



Canton de Vaud
Grand Conseil

Séance du mardi 22.11.2016

Postulat "Pour une extension de l'infrastructure et de l'offre du M1"

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs,

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 quelques 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 8'000 et 4'000 étudiant-e-s. Aujourd'hui, ces deux grandes hautes écoles en comptent plus de 13'000 pour l'UNIL et plus de 7'800 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 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 quelques 18'000 habitant-e-s / emplois ;
- le Plan de quartier de la gare de Renens et ses quelques 1000 habitant-e-s et 1300 emplois ;
- les Plans de quartier de Sébeillon-Sévelin à Lausanne avec leurs quelques 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 habitant-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 quelques 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 toutes les 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 5 nouvelles 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 difficultés 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 quelques 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 12 stations sur les 15 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 toutes les 5 minutes, les rames n'arrivent 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 aujourd'hui étouffe. 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 plus.

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 encore longtemps, et une adaptation/transformation de l'infrastructure est urgemment nécessaire pour permettre une exploitation qui réponde 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 :

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, par exemple par la création de nouveaux points de croisement permettant une fréquence accrue ;
2. 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) ;
3. la suppression de manière générale, et si possible, de tous les passages à niveau présents tout au long de la ligne ;
4. 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 ;
5. 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 ;
6. le prolongement à terme de la ligne du métro M1 de l'arrêt Bourdonnette à Morges par la route du Lac.

Développement souhaité + renvoi en commission

Ouest lausannois, 22.11.2016


Alexandre Rydlo, Député (PS)


Michele Mossi, Député (PDC)

Les Députées et Députés de l'Ouest lausannois, cosignataires :



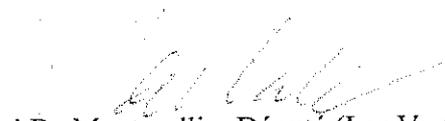
Mireille Aubert, Députée (PS)



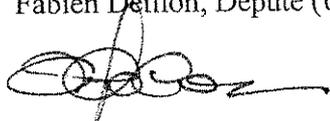
Sonya Butera, Députée (PS)



Fabien Deillon, Député (UDC)



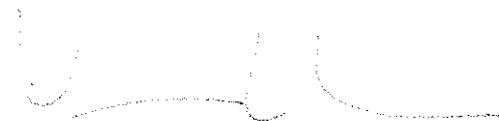
Martial De Montmollin, Député (Les Verts)



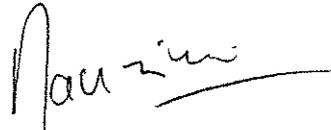
Olivier Golaz, Député (PLR)



Véronique Hurni, Députée (PLR)



Vincent Keller, Député (La Gauche)



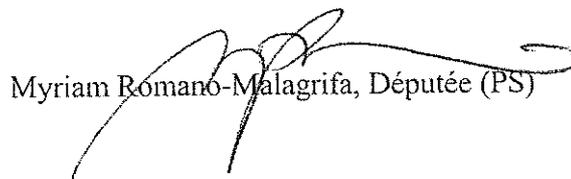
Pascale Manzini, Députée (PS)



Stéphane Rezso, Député (PLR)

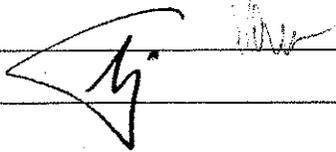
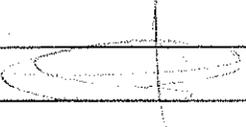
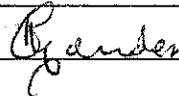
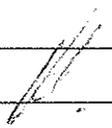
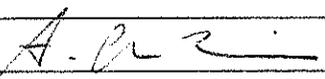
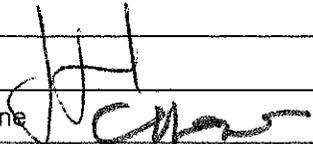
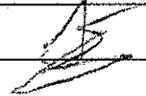
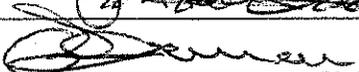


Claudine Wyssa, Députée (PLR)

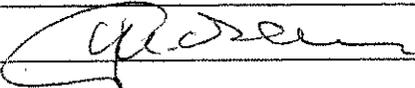
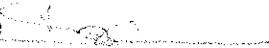
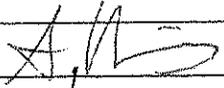
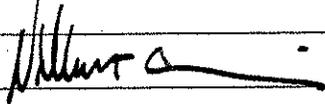
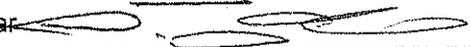
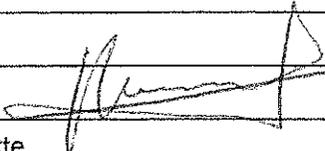
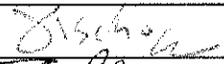
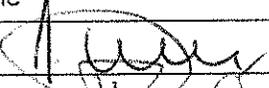
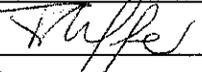
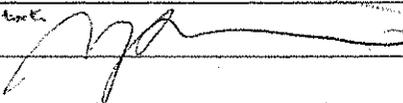
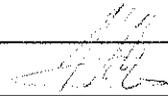
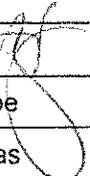


Myriam Romano-Malagrifa, Députée (PS)

Liste des députés signataires – état au 20 septembre 2016

Ansermet Jacques	Clément François	Ehrwein Nihan Céline
Attinger Doepper Claire	Clivaz Philippe 	Epars Olivier
Aubert Mireille <i>Sur texte</i>	Collet Michel	Favrod Pierre-Alain
Baehler Bech Anne	Cornamusaz Philippe	Ferrari Yves
Ballif Laurent	Courdesse Régis	Freymond Isabelle 
Bendahan Samuel 	Creteigny Gérald 	Freymond Cantone Fabienne
Berthoud Alexandre	Creteigny Laurence	Gander Hugues 
Bezençon Jean-Luc	Croci-Torti Nicolas	Genton Jean-Marc
Blanc Mathieu	Crottaz Brigitte 	Germain Philippe
Bolay Guy-Philippe	Cuérel Julien	Glauser Nicolas
Bonny Dominique-Richard	De Montmollin Martial <i>Sur texte</i>	Golaz Olivier <i>Sur texte</i>
Bory Marc-André	Debluë François	Grandjean Pierre
Bovay Alain	Décosterd Anne	Grobéty Philippe
Buffat Marc-Olivier	Deillon Fabien <i>Sur texte</i>	Guignard Pierre
Butera Sonya <i>Sur texte</i>	Démétriadès Alexandre 	Haldy Jacques
Cachin Jean-François	Desmeules Michel	Hurni Véronique <i>Sur texte</i>
Chapalay Albert	Despot Fabienne	Induni Valérie
Chappuis Laurent	Devaud Grégory	Jaccoud Jessica
Cherubini Alberto 	Dolivo Jean-Michel 	Jaquet-Berger Christiane 
Cherbuin Amélie 	Donzé Manuel	Jaquier Rémy
Chevalley Christine	Ducommun Philippe	Jobin Philippe
Chevalley Jean-Rémy	Dupontet Aline	Jungclaus Delarze Suzanne
Chollet Jean-Luc	Durussel José	Kappeler Hans Rudolf
Christen Jérôme 	Duvoisin Ginette 	Keller Vincent <i>Sur texte</i> 
Christin Dominique-Ella	Eggenberger Julien 	Kernen Olivier 

Liste des députés signataires – état au 20 septembre 2016

Krieg Philippe	Oran Marc 	Schaller Graziella
Kunze Christian	Pahud Yvan	Schelker Carole
Labouchère Catherine	Pernoud Pierre-André	Schobinger Bastien
Lio Lena	Perrin Jacques	Schwaar Valérie 
Luisier Christelle	Pillonel Cédric	Schwab Claude
Mahaim Raphaël	Podio Sylvie	Sonnay Eric
Maillefer Denis-Olivier 	Probst Delphine	Sordet Jean-Marc
Manzini Pascale ^{sur texte}	Randin Philippe 	Stürner Felix
Marion Axel 	Rapaz Pierre-Yves	Surer Jean-Marie
Martin Josée	Räss Etienne	Thalmann Muriel 
Mattenberger Nicolas 	Rau Michel	Thuillard Jean-François
Matter Claude	Ravenel Yves	Tosato Oscar 
Mayor Olivier	Renaud Michel 	Treboux Maurice
Meienberger Daniel	Rey-Marion Alette	Trolliet Daniel
Meldem Martine	Rezso Stéphane ^{sur texte}	Tschopp Jean 
Melly Serge 	Richard Claire	Uffer Filip 
Meyer Roxanne 	Riesen Werner	Urfer Pierre-Alain
Miéville Laurent	Rochat Nicolas	Venizelos Vassilis
Miéville Michel	Romano Myriam ^{sur texte} 	Voiblet Claude-Alain 
Modoux Philippe	Roulet Catherine	Volet Pierre
Mojon Gérard	Roulet-Grin Pierrette	Vuarnoz Annick 
Montangero Stéphane	Rubattel Denis	Vuillemin Philippe
Mossi Michele ^{sur texte}	Ruch Daniel	Wüthrich Andreas 
Neyroud Maurice	Rydlö Alexandre ^{sur texte}	Wyssa Claudine ^{sur texte}
Nicolet Jean-Marc	Sansonnens Julien 	Züger Eric 