

**JULIUS BÄR S'INSTALLERA  
AU BUSINESS OFFICE  
GARE 39, BIENTÔT TERMINÉ**

**Lausanne et région, page 23**



**TRAVYS MET LE PAQUET  
POUR BOOSTER  
L'YVERDON - SAINTE-CROIX**

**Nord vaudois-Broye, page 25**



# Vaud & régions

**Vaud  
Lausanne & région  
Riviera-Chablais  
Nord vaudois-Broye  
La Côte**

## Lausanne



**Cohue**  
Cette semaine, des hôtesses informent les passagers sur les nouveaux aménagements du M2.  
JEAN-BERNARD SIEBER/ARC

# Le M2 doit gérer sa crise de croissance

**Le métro lausannois fête ses 5 ans et doit trouver des solutions pour éviter l'asphyxie**

**Renaud Bournaud  
Mehdi-Stéphane Prin**

Le métro lausannois M2 est-il un magnifique succès populaire ou un superbe raté au niveau des prévisions sur sa fréquentation? Chacun choisira selon son humeur. En revanche, les autorités ne peuvent pas tergiverser. Elles ont conscience qu'elles doivent prendre des mesures pour éviter l'asphyxie de cette infrastructure qui a profondément modifié les habitudes des Lausannois.

Hier, à l'occasion des 5 ans de sa mise en service, les responsables des Transports publics lausannois (TL) et de la Ville de Lausanne ont présenté des mesures pour parer au plus pressé. Les rames ont désormais moins de places assises. Des zones «longs trajets» au centre du train et «courts trajets» aux extrémités ont été délimitées. Jusqu'à demain, des hôtesses sensibiliseront les passagers à cette nouvelle signalétique.

Mais il va falloir des remèdes autrement plus lourds pour désengorger la ligne. A commencer

par la construction du M3. «Les ingénieurs nous avaient donné un chiffre de fréquentation annuelle de 23,8 millions de voyageurs au bout de vingt ans, se souvient Pierre Imhof, ancien Monsieur M2 du Canton. J'avais dû me battre pour que, au niveau de la communication, on arrondisse à 25 millions.» En 2012, soit quatre ans après sa mise en service, 26,6 millions de passagers se sont bousculés dans les rames du M2. Et les estimations annoncent 27,6 millions de personnes pour cette année.

### «On pense petit»

«Les prévisions n'ont pas vu le report modal massif de la voiture vers les transports publics qui s'opère depuis cinq ans, souligne Vincent Kaufmann, directeur du Laboratoire de sociologie urbaine à l'EPFL. Dans le cas lausannois, l'effet est boosté par le saut qualitatif en matière de mobilité qu'offre le M2.» Olivier Français, municipal lausannois, chiffre: «Nous observons une baisse de 13% du trafic motorisé individuel au centre-ville.»

Ce véritable succès pour les transports publics se conjugue avec une conception «peu généreuse» du M2, selon Vincent Kaufmann: «C'est assez emblématique de l'arc lémanique: on pense petit. Nous avons de la peine à nous

considérer comme une grande région urbaine en pleine expansion.»

### Le M3 à la rescousse

Quoi qu'il en soit, «il faut aujourd'hui gérer les décisions du passé», coupe Nuria Gorrite. Pour la conseillère d'Etat en charge des Infrastructures, la planche de salut pour le M2 passe par la construction d'une autre ligne de métro. Un avis partagé par le Ville de Lausanne. «La vraie solution au problème de capacité du M2 est le doublement de sa voie sous la gare de Lausanne, estime Nuria Gorrite. Cette réalisation se fera dans le cadre du M3, qu'il aille jusqu'au Flon, à Chauderon ou jusqu'à la Blécherette. Ce projet est indispensable et urgent pour accompagner le développement de la gare de Lausanne.»

Sa réalisation est désormais intégrée au plan Léman 2030 des CFF pour augmenter les capacités entre Lausanne et Genève. Reste la question financière depuis la décision du Conseil fédéral de ne pas retenir la troisième ligne de métro lausannoise dans le prochain paquet de subventions pour les projets fédéraux d'agglomérations. La conseillère d'Etat pense que la version courte a toutes les chances de décrocher une subvention fédérale, peut-être issue d'un autre fonds fédéral.

En attendant ces projets futurs, les TL vont tester, dès le mois prochain, l'exploitation simultanée de quatorze rames sur les quinze existantes. Actuellement, le M2 n'en engage que douze en même temps sur son réseau. «C'est ambitieux, reconnaît Marc Badoux, directeur adjoint des TL. On va travailler sans filet.» Si les tests sont probants, la cadence pourrait descendre de 2 minutes 50 à 2 minutes 30 aux heures de pointe, sur le tronçon entre la gare CFF et la Sallaz, dès l'année prochaine.

Mais, pour atteindre la cadence à 2 minutes que visent les TL à l'horizon 2020, l'achat de quatre trains supplémentaires est inévitable. «Depuis le jour de l'inauguration, je réclame des rames supplémentaires», rappelle Daniel Bréla. Mais, pour le syndic de Lausanne, le Canton a cette fois une bonne raison de retarder la décision. «Si nous pouvons réaliser le M3 au moins jusqu'au Flon, il faudra une dizaine de rames supplémentaires. Cela coûtera nettement moins cher que d'en commander seulement quatre à Alstom.»

**Connaissez-vous bien le M2? Faites le test!**  
quiz.24heures.ch

### Près de 27 millions de voyageurs en 2012

Nombre de voyageurs en 2012 en milliers	Fréquentation entre 2009 et 2012 en %
Croisettes	1308 +13,3%
Vennes	405 +45,8%
Fourmi	388 +19,3%
Sallaz	1950 +9,1%
CHUV	1577 +21,6%
Ours	1069 +15,2%
Bessières	1297 +27,4%
Riponne-Maurice Bèjart	2901 +17,7%
Lausanne-Flon	5441 +31,3%
Lausanne-Gare	6129 +21,6%
Grancy	816 +32,2%
Délices	821 +27,7%
Jordils	461 +18,4%
Ouchy	2038 +15,6%

P. FY SOURCE: TL

## Un projet victime d'avarice

Le M2 est le seul métro automatique au monde avec un bout de voie unique. Cette aberration sous la gare de Lausanne est aujourd'hui largement dénoncée. Elle limite fortement la capacité du M2 et pose de sérieux problèmes à la mise au point de son système d'exploitation. L'élargissement de l'antique tunnel de la «Ficelle» aurait pourtant coûté seulement 20 millions supplémentaires lors des travaux.

Pourquoi le gouvernement vaudois a-t-il refusé un montant aussi dérisoire sur un projet à 750 millions de francs? Pour comprendre cette décision, il faut se replonger dans le contexte de la fin des années 1990. Le Canton s'enfonçait dans les chiffres rouges et la dette. Le conseiller d'Etat Philippe Biéler porte alors à bout de bras le M2, jugé trop coûteux par une partie de la droite et le ministre des Finances de l'époque, Charles Favre. Celui-ci mettra d'ailleurs le projet au «frigo». C'est l'arrivée de son remplaçant, Pascal Broulis, au gouvernement en 2002 qui permettra de débloquer le dossier. «Ces 20 millions de francs d'économie ont certainement permis de sauver le M2 en maintenant un prix politique acceptable», analyse Daniel Bréla.

Autre occasion manquée quelques jours après l'ouverture à succès du M2 en 2008. A ce moment, il ne fait plus de doute que les prévisions seront vite dépassées. Le gouvernement refusera le droit à Olivier Français de négocier l'achat de rames supplémentaires à bon prix avec Alstom, prévu en option dans le contrat.

PUBLICITÉ

**Inauguration du  
Marché de Noël  
Samedi 2 Novembre  
dans tous nos magasins**

Animations, dégustations, vin chaud... vous attendent.

**SCHILLIGER**

JARDIN MAISON

WWW.SCHILLIGER.COM