

Lausanne et région



Le chantier du Tramway du sud-ouest lausannois (TSOL) a duré trois ans, entre 1988 et 1991. La tranchée couverte de Malley (photo), un des deux tunnels du M1 avec celui du Pion, a été réalisée en 1988.

JEAN-PAUL FREDET



La station à l'angle de l'avenue de Provence et de l'avenue du Chablais - une des 15 stations de la ligne de 7,8 kilomètres - est construite en 1989.

PHILIPPE LAUBERT



Le 24 mai 1991, 800 invités se pressent à l'inauguration officielle du TSOL. Dans le Portique, le syndicat de Chavannes (photo) et le conseiller fédéral Adolf Ogi et le conseiller d'Etat Marcel Blanc coupent le ruban.

Le TSOL des étudiants est devenu le M1 des habitants

Mobilité
Samedi, les TL ont célébré le quart de siècle du retour sur une ligne voulue par les Hautes Ecoles
Cécile Collet

On vous parle d'un TSOL que les écoles de 20 ans se peuvent pas connaître. Pourtant, même si les TL l'ont renommé M1 en l'an 2000, le metro de l'ouest metro encore régulièrement son nom de baptême dans les discussions d'anciens étudiants. Car c'est bien à eux que se destinait d'abord ce moyen de transport urbain, qui n'existait encore venant en train à Lausanne sur le site de Berling.

«Quand j'étais, après vingt-cinq ans d'expatriation (ado-30s en corder) rentrer samedi, le M1 est la ligne des habitants de l'Ouest lausannois, et plus celle des étudiants», lâche Christophe Jordevin, responsable du développement du trafic TL et ancien chef de la direction. Les chiffres présentent son assertion: la fréquentation du M1 brutalement doublée de vingt ans par an, contre 8,5 en 1995. Et les rames qui ne circulent pas le week-end et du soir: les véhicules universitaires sont généralement rentables sur la ligne, au gré des richesses des usagers.

Élément déclencheur

Mais il faut rendre aux Hautes Ecoles le rôle qu'elles ont joué dans la création de cette ligne. C'est à leur demande que les autorités se penchent, à la fin des années 1970, sur l'idée d'un transport de masse dans l'ouest. «Il en est un élément déclencheur», relate Christophe Jordevin. Sans elles, on aurait mis dix



Le M1 actuel - ici à son inauguration en 1991 - n'a pas changé de design. C'est Antoine Caban (Ateliers du Nord), designer phare de Nespresso, qui l'a conçu. www.ateliersdu-nord.com

ans de plus pour relier les communes de l'ouest.

Enfin, en 1989, Christophe Jordevin se souvient de l'ancien TSOL: «On prenait les bus directs-arrêt qui reliaient le boulevard de Ginepro à l'Université.

«En 2018, on aura fait tout ce qu'on peut faire avec le M1.

Christophe Jordevin
Responsable du développement du trafic TL.

encore plus compris que dans le TSOL. Et en 1989, quand il n'y avait que Thivoly, on marchait de la Malbrière à la gare... Pour lui, l'arrivée du TSOL en 1991 - dont le design signe Antoine Caban, des Ateliers du Nord, est encore d'actualité - a «changé la vie des étudiants. Même si la liaison entre la gare et le Pion restait «assez sportive», et qu'une halte séparait les bus d'étudiants au bas de la Pièce, son Trol d'un service.

Nos images d'archive
et d'aujourd'hui sur 24heures.ch

En dates

1970 Inauguration du premier tramway de l'Université à Dornier.

1979-1990 L'UNIL et l'EPFL financent ensemble des autorités pour que soit lancée une étude globale sur les transports publics du sud-ouest lausannois.

1986 La Confédération accorde la participation financière et une concession d'exploitation de cinquante ans.

1987 Office fédéral des transports délivre le permis de conduire.

2 juin 1991 Mise en service du M1 Ouest.

1993 Pour répondre à la demande croissante, les TL

achètent cinq rames supplémentaires, portant la flotte à 17 rames.

2000 Le TSOL devient le M1. Sa fréquentation atteint les 10 millions l'été-automne 1999.

2005 L'UNIL et l'EPFL, octroyant le droit de leur cours pour desservir le M1 aux bus de pointe et gagner 20% de capacité.

2008 Démarrage du poste de commande à Pélletier. Mise en service du M2.

2011 Début des travaux de «mise à jour» des rames originales.

2015-2019 Construction par les TL de cinq nouvelles rames.

2018 Atteinte de la capacité maximale du M1, avec 22 rames et une cadence à 5 minutes.

12,9 C'est, en millions, le nombre de passagers que transporte chaque année le M1, contre 6,5 en 1995.

22 C'est le nombre de rames au total du M1, toutes lignes en circulation, contre 12 à son inauguration en 1991.

300 C'est le nombre maximum de passagers qui peuvent circuler en même temps à bord d'une rame.

5 C'est, en minutes, la cadence maximum des rames du M1. On pensait initialement ne pas pouvoir dépasser les 7 minutes 30.

4 C'est le nombre d'accidents mortels sur la ligne. Le premier un mois après son entrée en service, puis en 1992, en 1996 et en 2011.