

## Lausanne et région

# Et si un métro empruntait le tunnel Tridel pour relier Chailly à l'EPFL?

## Transports

**Une association présente un projet de M4, profitant de la galerie à déchets et du tracé du M1**

Romaric Haddou

L'idée serpente sous les collines lausannoises. Présentée lundi par la section vaudoise de la Communauté d'intérêts pour les transports publics (CITRAP), elle consiste en la réalisation d'une quatrième ligne de métro, entre Chailly à l'EPFL (voir infographie). Elle utiliserait notamment le tunnel ferroviaire Tridel, qui achemine les déchets, sous terre, entre Sébeillon et l'usine d'incinération de la Sallaz. La CITRAP défend ainsi une ligne « combinée et optimisée avec des infrastructures existantes afin de réduire les coûts de construction ».

Dans le détail, ce M4 circulerait donc dans le tunnel Tridel, prolongé aux deux extrémités, et profiterait à l'ouest de la ligne du M1 pour gagner l'EPFL. Sur cette base, la CITRAP imagine des stations à Chailly, la Sallaz, Bellevaux, Pontaise, Chauderon, Sévelin, Malley puis Provence, avant de suivre le M1.

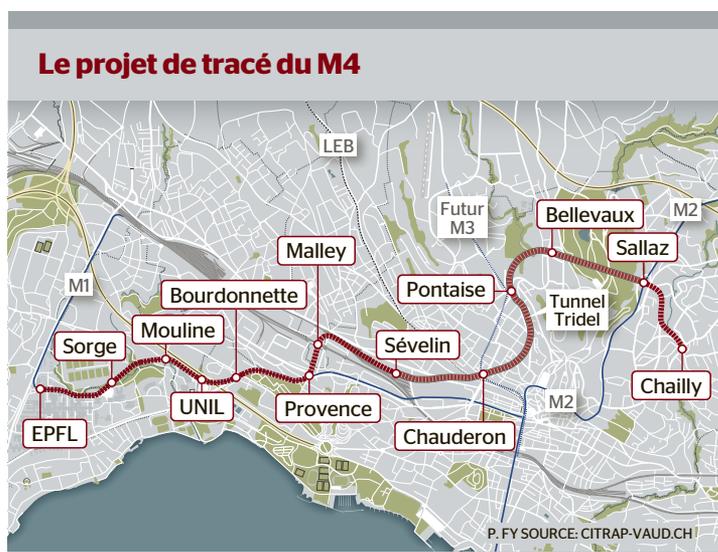
### Concept à long terme

«L'idée n'est pas de nous, puisqu'elle avait surgi dès l'inauguration du tunnel Tridel, signale Pierre Bonjour pour la CITRAP. Reste que ce dernier ne possède qu'une seule voie, qu'il ne respecte pas les normes voyageurs et qu'il passe à des profondeurs conséquentes. «Je pense qu'une seule voie suffirait, sur le modèle du M1, c'est-à-dire des rames plus longues et des fréquences moindres par rapport au M2», estime Pierre Bonjour. La CITRAP admet que la mise aux normes serait coûteuse, puisqu'elle envisage la même somme que pour la construction du tunnel, à savoir 75 millions de francs. Les initiateurs n'ont par contre pas chiffré l'entrée du projet, «au simple stade de concept».

Présenté au public lundi soir dans le cadre d'un Café de la Mobilité, ce projet de M4 n'est pas encore arrivé officiellement sur les bureaux de l'Etat. «La Direction générale de la mobilité et des routes se concentre sur les gros projets à venir, notamment la première étape du M3 (attendu en 2025), réagit néanmoins Mehdi-Stéphane Prin, chargé de commu-



La mise en conformité du tunnel Tridel pour l'accueil de voyageurs est estimée à 75 millions de francs par les initiateurs.



nication au Département des infrastructures. Il y a aussi le tram entre Renens et le Flon, le développement du RER Vaud ou encore le prolongement de l'Aigle-Leysin, ce qui fait beaucoup de choses sur les dix prochaines années.»

Prudence aussi du côté de la Ville de Lausanne. «Il faut raisonner à l'échelle cantonale et veiller à l'équilibre des investissements, sachant que nous avons déjà la chance d'avoir le M3, tempère Florence Germond, municipale chargée de la mobilité. Nous restons attentifs aux idées mais celle-ci n'est pas encore mûre pour

être portée politiquement.» Par ailleurs, l'élue préfère la mobilité collective en surface, «plus conviviale et permettant de requalifier les espaces».

«Nous aimerions simplement que ce concept soit intégré à une planification sur le long terme», propose Pierre Bonjour. Pour appuyer son idée, la CITRAP met en avant la hausse régulière du nombre de voyageurs dans les transports publics de l'agglomération et explique qu'elle pourrait par exemple servir aux futurs habitants d'Aligro City à Chavannes-près-Renens et de l'écoquartier des Prés-de-Vidy.

## Les métros lausannois sur le gril grâce à une app

● Connaître l'avis des usagers des transports publics n'est pas aussi facile qu'on le croit. Pour améliorer la collecte d'informations, une start-up de l'EPFL s'apprête à tester, dès ce mardi, une application smartphone d'un nouveau genre pour savoir ce que pensent les pendulaires lausannois des métros M1 et M2. Une fois téléchargée depuis l'App Store, celle-ci invite l'utilisateur à créer un profil lui permettant de participer - en temps réel - à une enquête de satisfaction sur ses voyages en métro. Concrètement, grâce aux données GPS envoyées par l'application, l'utilisateur reçoit une notification au moment d'entrer dans une rame. Il a alors le choix de la rejeter ou de répondre à une série de questions.

«Les données GPS permettent d'abord de collecter des données quantitatives très précises comme le point de départ et celui d'arrivée de l'utilisateur ainsi que le temps de trajet», explique Dominic Villeneuve aux côtés de Fernando Simas. Tous deux sont

assistants doctorants au Laboratoire de sociologie urbaine de l'EPFL et cofondateurs de la start-up UrbyMe. «L'application permet aussi d'en savoir plus sur l'expérience des usagers, ajoute Fernando Simas. Elle peut leur demander pourquoi ils se déplacent, s'ils ont des sacs ou des poussettes par exemple, s'ils sont assis ou debout, s'il y a du retard, ou encore quel temps il fait.» L'application contient un répertoire de 30 questions, mais n'en pose que trois maximum par notification et pas plus qu'une fois toutes les 30 heures. «Il ne faut pas plus de 30 secondes pour répondre, rassure Dominic Villeneuve. L'idée est que cela puisse se faire très vite en entrant dans le métro, au lieu de visionner une vidéo par exemple.» Les deux chercheurs espèrent convaincre environ 1000 personnes de participer à l'enquête. Leurs données seront utilisées de manière anonyme et les résultats seront publiés sur le site Web de la start-up. **C.B.A.**

<http://urby-me.com>