

Le M2 fait sa mue après dix ans

MOBILITÉ Le métro lausannois a remplacé la fameuse Ficelle il y a tout juste dix ans. Rapidement victime de son succès, il se trouve à l'aube d'un gros chantier pour faire face au flux croissant de voyageurs

JULIA RIPPSTEIN

@JuliaRippstein

Le M2 fête son anniversaire. En une décennie, le métro est devenu un élément incontournable du paysage de la mobilité lausannoise – et au-delà. Sa naissance se concrétise en 2002, lorsque les Vaudois disent oui à 62% au financement du métro – un crédit de 590 millions de francs. Marc Badoux, directeur adjoint des Transports lausannois (TL), était aux premières loges. «En votant oui, la population vaudoise s'est montrée courageuse», évoque-t-il avec une pointe de fierté. L'idée d'un métro automatique, le premier dans une ville suisse, faisait peur. Même certains spécialistes du transport ne cachaient pas leur scepticisme face à un tel projet.

Le chantier est lancé au printemps 2004. Le premier coup de pioche, la présence du conseiller fédéral Moritz Leuenberger, le percement des tunnels et les sorties des premières rames sont autant d'événements marquants pour Marc Badoux. Cette aventure a aussi été ponctuée de moments plus dramatiques, comme l'effondrement du sol à la place Saint-Laurent en février 2005, en raison d'une infiltration d'eau. Par chance, l'incident ne fait aucun blessé, mais déclenche une cellule de crise et paralyse le chantier pendant une dizaine de jours. Percer des tunnels en milieu urbain, dans une ville en pente et composer avec la roche parfois friable constituent «d'énormes défis techniques», souligne l'ingénieur.

Succès fulgurant

La mise en service a lieu le 27 octobre 2008 à 5h26 précises. Très vite, le M2 est pris d'assaut par les voyageurs, à la surprise des responsables. Conçu pour acheminer 25 millions de passagers, le métro en transporte 28 millions six ans plus tard et 31 millions aujourd'hui. «Et il n'y a pas de signe d'accalmie

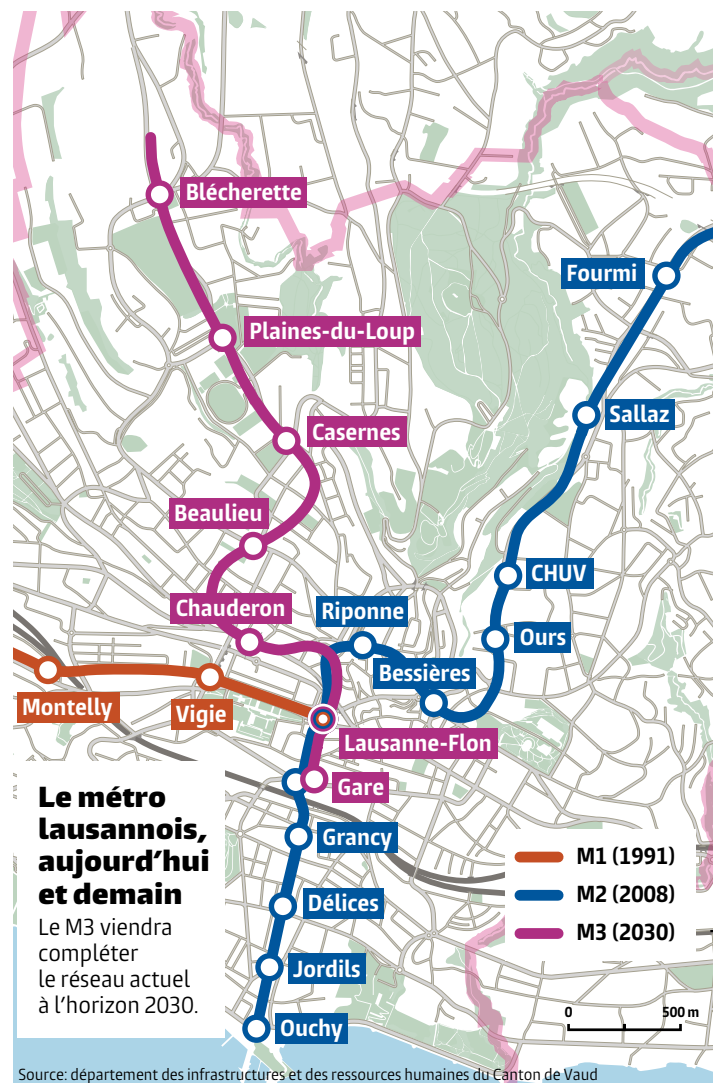
en vue», précise Yves Trottet, responsable cantonal du futur métro M3. Aurait-on donc mal anticipé la croissance des voyageurs?

On a sous-estimé le succès du rail en Suisse romande, répond le chef de projet. L'idée que les Romands étaient très attachés à la voiture était encore bien ancrée, on a tablé sur un changement d'habitudes moins rapide. Pour Marc Badoux, «anticiper la fréquentation est difficile, car il faut se montrer à la fois prudent, réaliste au niveau des coûts et ambitieux».

Il sera notamment question de construire une nouvelle ligne de métro souterraine

Ce qui a été juste, c'est le choix d'un système évolutif, souligne-t-il. Les infrastructures ont été conçues de telle manière à pouvoir évoluer en fonction de la demande. La fréquence du métro a ainsi été augmentée: de 3 minutes 20, elle est passée à 2 minutes 10. On vise maintenant même les 90 secondes. Cette souplesse a aussi permis l'ajout de trois rames l'an dernier, portant à 18 leur nombre total. Autre changement apporté en 2013 face à la fréquentation croissante de voyageurs: de l'espace est dégagé dans les rames, des sièges rabattables ajoutés.

Stimulé par le M2, le réseau des TL a connu une croissance de fréquentation de 50% en dix ans. Très accessible, le M2 a rapidement changé les habitudes des usagers. «Les gens n'hésitent plus à prendre le métro, même pour de courts trajets», observe Marc Badoux. Le trajet moyen dure 6 minutes. On voit



même des rames pleines en dehors des heures de pointe. Depuis l'introduction du M2, le trafic automobile au centre-ville s'est d'ailleurs réduit de 13%.

Le M2 a également rapproché des quartiers de Lausanne, comme Ouchy qui est atteignable en 8 minutes depuis le centre-ville. Idem dans les hauts de la ville: les étudiants de l'Ecole hôtelière sont

moins isolés grâce au terminus Croisettes. Autre impact: il a stimulé le développement immobilier dans certaines zones, à l'image de celle de la Sallaz.

Si le métro lausannois a changé le visage de la cité olympique, son succès grandissant représente un défi pour les autorités et les ingénieurs. C'est pourquoi le réseau actuel sera étendu à l'horizon 2025-2030 pour

répondre à la demande. Il sera notamment question de construire une nouvelle ligne de métro souterraine, le M3, entre la gare et la Blécherette.

Le but premier est de désengorger le tronçon «très chargé» entre la gare et le Flon, voire jusqu'au CHUV, explique le chef de projet Yves Trottet. Pour ce faire, le M2 et le M3 circuleront parallèlement avant de se croiser peu avant Chauderon et de poursuivre leurs trajectoires dans des directions opposées: le M3 à l'ouest et le M2 à l'est.

Les installations du M2 entre la gare et le Flon deviendront celles du M3. Un nouveau tunnel sera construit à l'ouest de l'actuel pour y accueillir le M2. Une étape délicate, car aucun métro ne roulera «pendant quelques mois», avertit Yves Trottet. Les négociations avec les autorités s'annoncent difficiles. «Notre but est de gêner le moins possible les usagers», assure-t-il. Des bus de remplacement pourraient être mis sur pied.

Nouvelles stations

Le M2 aura également droit à une nouvelle station plus proche de la gare que l'actuel arrêt pour absorber un plus grand flux de passagers. Le métro jubilaire – dont le tracé est inchangé – achemine deux fois plus de personnes que le M3, selon les calculs des ingénieurs. Au Flon, une seconde station verra le jour pour le M3.

Fini la voie unique entre la gare et Ouchy: le M2 sera doté d'un tube à double voie passant sous la gare, déjà mis à l'enquête en raison de la rénovation de celle-ci. La prochaine mise à l'enquête, début 2019, concerne le reste du tronçon Grancy-Flon, également lié à la transformation de la gare. Le coût de l'ensemble de l'extension est estimé à environ 500 millions de francs. Et qui sait, peut-être qu'un jour le M3 sera prolongé jusqu'à Ouchy... ■