

Entre Lausanne et Renens

Le métro M1 restera à bout de souffle jusqu'en 2036

Alors que la ligne est saturée, son développement est repoussé et les réflexions patinent. Plusieurs quartiers sont pourtant en construction sur son tracé.

Chloé Din Textes

En région lausannoise, c'est l'un des maillons faibles des transports publics. Et il le restera encore un bon moment. La nouvelle vient de tomber: pour développer le métro M1, qui dessert le campus universitaire entre Lausanne et Renens, il faudra patienter jusqu'en 2036 au plus tôt.

C'est en tout cas l'horizon inscrit noir sur blanc dans la nouvelle génération du projet d'agglomération Lausanne-Morges, le PALM 2025, en consultation publique il y a quelques jours. Dans la stratégie régionale d'infrastructures de mobilité, la ligne figure au troisième et dernier rang des priorités.

Au max depuis 2019

Construite il y a plus de trente ans, elle arrive pourtant en bout de course. En 2019 déjà, le constat était net: «Le métro M1 a atteint sa capacité de transport maximale avec l'infrastructure existante», estimait le Conseil d'État, qui soumettait alors une demande de crédit d'étude au Grand Conseil pour le renforcer. Les élus l'avaient largement adoptée. Le début des travaux était annoncé pour 2028 «au plus tôt».

Qu'en est-il en 2024? Le constat d'il y a cinq ans n'a pas bougé d'un iota: «La ligne a atteint son niveau maximal d'offre réalisable avec le parc de matériel roulant disponible et l'infrastructure ferroviaire actuelle», confirment les Transports publics lausannois (TL). Et pourtant, alors que les rames vieillissent dangereusement (*lire ci-contre*), le nombre de voyageurs transportés annuellement augmente: depuis 2019, il est passé de 14,5 à 15,2 millions.

«Ressentiment» des communes

Et la tendance ne devrait pas faiblir. Sur le tracé de la ligne, plusieurs quartiers d'habitation sont en construction ou en projet, surtout à Chavannes-près-Renens. Près de l'arrêt Bourdonnette, les immeubles «Horizons» sont en voie d'achèvement, prêts à accueillir 1800 habitants et 300 emplois. Juste à côté, dès 2026, le Campus Santé fourmillera de 1400 usagers et 500 habitants, tandis que le quartier des Prés-de-Vidy absorbera 3500 habitants et emplois entre 2029 et 2032. La future tour des Cèdres et le quartier des Hauts de Dorigny allongeront encore la liste. De quoi faire monter la tension dans les communes desservies par le métro.

En octobre, face au Conseil communal de Chavannes-près-Renens, le municipal chargé de la Mobilité, Souleymane Barry (PS), n'a pas mâché ses mots. «Le M1 et son occupation sont sur la table des communes de l'Ouest lausannois, qui en ont fait un combat féroce.» Visiblement, le torchon brûle avec le Canton, qui - selon l'élu - jugerait «irréalistes» certaines propositions des communes pour développer l'infrastructure. «Nous allons nous



Saturée
Aux heures de pointe, la ligne qui dessert l'UNIL et l'EPFL n'arrive plus à suivre, mais elle ne pourra pas être renforcée avant une dizaine d'années. FLORIAN CELLA

Les rames... rament de plus en plus

Alors que le lifting du M1 est reporté à 2036, l'état actuel du matériel roulant est aussi source de préoccupation. Ça se sent déjà sur la ligne, puisque depuis la rentrée de septembre, trois rames sur 22 sont en réparation, obligeant le M1 à ralentir sa cadence aux heures de pointe. Les TL évoquent des «problèmes inhabituels d'usure», et ne donnent pas d'horizon pour un retour à la normale. Plus épineux, il apparaît que douze des 22 rames du M1 ont été construites il y a plus de trente ans. En principe, elles arriveront en bout de course en 2030. Problème, la mise en service de nouvelles rames plus longues devra attendre le rallongement des quais, à l'horizon 2036. Résoudre cette équation revient au Canton, qui indique qu'elle fera l'objet d'études à l'avenir. «Il s'agira notamment d'analyser, dans une approche économique proportionnée, la possibilité de prolonger la durée de vie des véhicules avec des maintenances», précise Charles Super, porte-parole du DCIRH.

«La ligne a atteint son niveau maximal d'offre réalisable avec le parc de matériel roulant disponible et l'infrastructure ferroviaire actuelle.»

Les Transports publics lausannois

mettre en bloc pour faire une note au Canton afin de leur exprimer notre ressenti», concluait-il.

Budget simple ou double?

Les mots sont forts, mais qu'en est-il dans les rames du M1? Un lundi matin, aux alentours de 8h, le métro est bel et bien plein, mais l'air reste respirable. À l'approche de 9h, le coup de pression est déjà passé. Tout se joue à l'heure de pointe, en matinée et en soirée, où les passagers restent régulièrement à quai, faute de pouvoir se caler dans les wagons bondés.

Le M1 ne risque-t-il pas l'asphyxie en attendant 2036? Les TL assurent que des plans B sont prévus (*lire ci-dessous*). «L'engorgement demeure une préoccupation majeure, avec une fréquentation prévue de plus de 15 millions de voyageurs en 2024», commente néanmoins Charles Super, porte-parole du Département de la culture, des infrastructures et

des ressources humaines (DCIRH) de l'État de Vaud.

Il confirme que l'étude lancée par le Conseil d'État en 2019 a joué les prolongations et vient d'être finalisée, invoquant à la fois la complexité du sujet et les attentes exprimées par les communes. Verdict: il faut augmenter la capacité de la ligne de 50% d'ici à 2040. Comment? Grâce à des trains plus longs, mais sans augmenter les cadences. «Au minimum, les quais doivent être rallongés», précise Charles Super.

Voilà pour les intentions de base. Toutefois, les discussions semblent loin d'être achevées, car des revendications supplémentaires des communes sont aussi sur la table, comme surélever, enfouir ou doubler les voies sur certaines parties du tracé. Ici, l'argent sera le nerf de la guerre: «Selon les options qui seraient retenues, les investissements pourraient varier considérablement, presque

«Cette politique de densification est voulue par le Canton et se concentre sur l'Ouest lausannois. Sa politique de transports devrait aussi y répondre.»

Souleymane Barry, municipal chargé de la Mobilité à Chavannes-près-Renens

du simple au double, les écarts se chiffrent en plusieurs centaines de millions de francs», détaille Charles Super. Selon le Canton, ces incertitudes expliquent que le M1 ne soit pas candidat à obtenir des subventions fédérales dans le cadre du PALM 2025. Autrement dit, dans le doute, le métro des hautes écoles a passé son tour.

Le prix de la densification

Du côté des communes, Souleymane Barry soutient que le rallongement des rames et des quais ne suffira pas: «Il faut aussi une solution une fois pour toutes afin que le trafic ne soit plus obstrué aux carrefours où passe le M1. Cela devient intenable.» Plus nuancé, Jean-Louis Radice est municipal chargé de la Mobilité à Écublens, mais aussi député (groupe Vert libéral) au Grand Conseil - où se votent les financements cantonaux: «Le municipal est déçu du retard pris par le M1, mais le député voit la difficulté d'établir des priorités entre les différents besoins en transports publics.»

En attendant, Souleymane Barry interroge: «J'aimerais bien savoir ce qui est prévu pour faire face à l'arrivée de nouveaux habitants sur ce tracé dans la décennie à venir. Cette politique de densification est voulue par le Canton et se concentre sur l'Ouest lausannois. Sa politique de transports devrait aussi y répondre.» Jean-Louis Radice est sur la même ligne: «À Écublens, nous ne pourrions pas continuer à densifier sans difficulté et à accueillir de la population si la mobilité ne suit pas. C'est un paradoxe dans un district où le taux de vacance des logements est si faible.»

Les plans B pour faire face

● D'ici à 2036, comment faire face à l'augmentation des voyageurs? Selon les TL, une vision générale des transports publics pour 2028-2040 vient d'être finalisée et attend d'être approuvée par les communes de l'Ouest lausannois. «Ces intentions visent précisément à faire face à l'augmentation prévisible de la demande et à servir de support au M1, tant durant la période actuelle de saturation que pendant la période de transformation

future, qui nécessitera des interruptions de trafic», explique Christophe Jemelin, directeur Développement de ces options sont d'abord la ligne de bus 1, qui relie la gare de Lausanne aux hautes écoles aux heures de pointe depuis 2023. Dès 2025, ce sera aussi le cas aux heures creuses. Entre la gare de Renens et l'EPFL, la ligne 31 verra sa cadence augmenter l'an prochain aussi. Les étudiants du Campus Santé,

pourront prendre le bus 25 en direction de la gare de Renens. À terme, la ligne 7, qui s'arrête à Malley depuis le centre-ville de Lausanne, sera prolongée vers les hautes écoles. Du côté de l'Université de Lausanne, le ton est rassurant. «Le métro n'est saturé que deux ou trois fois par jour et il n'est pas le seul moyen de se rendre sur le campus», estime ainsi Julien Meillard, adjoint du dicastère Transition écologique et campus. Il cite, d'une part,

la planification directrice des TL, pour laquelle l'UNIL a été consultée; d'autre part, il rappelle que, depuis des années, les hautes écoles adaptent l'horaire de début des cours pour répartir la fréquentation du M1. «Nous nous sommes engagés à continuer à le faire en fonction des besoins.» Il conclut: «L'UNIL aussi fait beaucoup pour développer les déplacements à vélo et les possibilités sont encore énormes.»