

© 24 Heures



Le M2 à le ticket : 5 millions de passagers en cent jours

AFFLUENCE – Le métro s’est imposé au cœur de Lausanne plus vite que prévu. Malgré seize pannes, le M2 a embarqué le nombre de passagers que les TL pensaient transporter dans deux ans.

Par JÉRÔME DUCRET

Publié le 4 février 2009

Cinq millions de personnes ont pris le M2 depuis son ouverture officielle le 27 octobre dernier. Le nouveau métro lausannois a passé hier le cap des cent jours, et sa fréquentation figure parmi les grandes satisfactions affichées par son exploitant, les Transports publics de la région lausannoise (TL).

Selon leur directeur, Michel Joye, «avec ces chiffres, nous avons presque deux ans d’avance sur nos prévisions!». Le 19 décembre dernier, un pic a été atteint, avec 78 200 passagers transportés. A l’inverse, le 25 décembre n’a vu que 16 100 personnes passer les portes du M2. En moyenne, cela fait 353 000 usagers par semaine. Le métro automatique est donc entré définitivement dans les habitudes des Vaudois. Les TL s’attendent à avoir 20 à 21 millions de passagers par année.



© LAURENT GILLIÉRON / KEYSTONE | La fréquentation a atteint, après cent jours, un niveau que les TL pensaient rejoindre après au moins une année d’exploitation seulement.

Mais il y a une ombre au tableau. Depuis le 27 octobre, ce métro a connu 16 pannes importantes. Certaines ont amené l’évacuation des personnes transportées alors que des rames étaient immobilisées en plein tunnel. La neige n’a posé aucun problème, mais le froid, oui.

Fiabilité en progrès

Les TL établissent un taux de fiabilité mensuel en comparant le nombre de kilomètres prévus avec celui effectivement réalisé par les rames du M2. En septembre, ce taux était de 81,9%. Il a grimpé à 91,4% en octobre, et à 98% en novembre. Puis ce chiffre est redescendu en décembre, avec 97,4%! Mais en janvier, on est remonté à 98,7%.

«L'objectif est de parvenir cette année à 99,9%, explique Philippe Leguay, ingénieur responsable d'exploitation du M2. Nous avons eu une régression dans les deux dernières semaines de décembre. Elle correspond à la mise en service d'un nouveau programme informatique fourni par la société Alstom. Il améliorerait de nombreuses fonctions, mais il a eu une conséquence totalement inattendue. Lors d'une panne importante, il n'était parfois plus possible de redémarrer les trains à distance! Le problème a été résolu, non sans que quelques insultes aient été échangées», sourit le technicien. «Il y aura de moins en moins de ces pannes, résume Michel Joye, mais plus nous progresserons, plus les derniers pour cent seront difficiles à franchir.»

Améliorer l'information aux voyageurs

«Il reste un souci majeur, qui est le système d'information aux voyageurs, ajoute Philippe Leguay. Il fonctionne de manière très performante lorsqu'il n'y a ni panne, ni retard. Mais quand ce genre d'événement se produit, il peut très vite devenir très peu fiable. La correction de ce problème demande du temps et les compétences de spécialistes très pointus. Le système d'information est directement intégré aux automatismes qui font circuler le M2. On ne peut pas y toucher sans savoir exactement ce que l'on fait, notamment en termes de sécurité.»

Dans l'immédiat, les rubans rouges qui ornent encore les panneaux électroniques d'information dans les stations vont donc demeurer. Ils sont censés avertir les voyageurs que les informations en question ne sont pas toujours fiables.

Quant aux problèmes rencontrés au départ avec les ascenseurs des stations Ours et Bessières, ils ont pratiquement disparu. Côté nombre de voitures, le municipal lausannois Olivier Français affirme que l'«on sent qu'il y a moins de véhicules sur certains axes, mais c'est encore trop tôt pour donner des chiffres.»

Enfin tout le monde n'a peut-être pas encore remarqué que les TL ont fait installer des équipements pour aider les voyageurs de petite taille. Depuis la fin de l'année dernière, les rames du M2 ont reçu des barres d'appui supplémentaires, tant verticales qu'horizontales, et surtout des poignées flottantes accrochées à ces barres. «Ce métro étant sportif dans ses démarrages, cela s'imposait», commente Marc Badoux, directeur adjoint aux TL.

Le bruit du M2 va baisser d'ici à cet été

«Nous avons pesé le pour et le contre, et la décision a été prise. En mai, il y aura des travaux complémentaires sur le tronçon sous-gare du M2 qui est à ciel ouvert, déclare Marc Badoux, directeur adjoint aux TL. Ils devraient faire baisser les nuisances sonores pour les riverains.» Selon lui, «le M2 respecte les lois» en matière de bruit. Il s'agirait donc d'une «amélioration», réclamée d'ailleurs par plusieurs de ces riverains, entre les stations Grancy et Délices. Les calculs des ingénieurs et l'essai effectué en décembre laissent penser que les nuisances baisseraient de 4 ou 5 décibels.

Compte tenu de la manière dont sont mesurés les décibels, cela signifie que l'intensité sonore serait fortement réduite – en gros, divisée par trois. «Sous-gare, dans l'immédiat, cela n'aurait pas de sens de vouloir encore couvrir ce dernier tronçon à ciel ouvert, pour des raisons pratiques et de coût, notamment», affirme Marc Badoux.

Olivier Français, municipal lausannois et administrateur de la société Métro Lausanne Ouchy, maître d'œuvre de la construction du M2, veut voir plus loin. «Nous aimerions bien améliorer les choses aussi en termes énergétiques, déclare-t-il. Cela demande passablement d'énergie pour chauffer les voies sur les tronçons à ciel ouvert, dont celui de la Sallaz. Mais une couverture, même avec une structure légère, aurait un coût important. Nous ne pouvons pas le faire rapidement.»