

© 24 Heures



Le M2 pourra transporter 600 usagers de plus par heure

RENTÉE SCOLAIRE – Les TL ont testé avec succès une cadence plus élevée du passage des trains entre la gare et la Sallaz. Elle entrera en vigueur dans quelques semaines.

Par JÉRÔME DUCRET

Publié le 13 août 2009

Vingt-cinq secondes. C'est le temps que les ingénieurs ont réussi à grappiller en essayant de modifier la cadence des trains du M2. Ces dizaines de secondes récupérées sur l'horaire permettront au métro, dès la rentrée scolaire, d'embarquer quelque 600 voyageurs supplémentaires, chaque heure, aux heures de pointe, sur le tronçon central gare - la Sallaz.

Ces tests ont débuté il y a plusieurs semaines et se poursuivent ces jours. Mais, selon Dominique Joubert, responsable des automatismes et des systèmes aux Transports publics de la région lausannoise (TL), «il est effectivement possible, aux heures de pointe, de faire passer un train toutes les 2 minutes et 50 secondes, contre les 3 minutes et 15 secondes en vigueur aujourd'hui. Et ce qui est important, c'est qu'on arrive à le faire en gardant une bonne stabilité du système en cas de perturbation.»

La nouvelle cadence, plus rapide, devrait donc entrer en fonction dans un peu moins de deux semaines. Avec en moyenne plus de 70 000 passagers quotidiens, ces quelques dizaines de secondes gagnées sur l'horaire vont se révéler précieuses. «La capacité nominale des rames est de 222 personnes», précise Dominique Joubert. La cadence de 2 minutes et 50 secondes permet donc de transporter plus de 4700 voyageurs en 60 minutes, contre 4098 actuellement.



© ARYS / YAS | C'est à la station Gare que le métro va gagner vingt-cinq secondes sur l'horaire actuel. Un temps précieux qui va permettre au M2 de transporter 600 passagers supplémentaires par heure, dès la rentrée scolaire. La nouvelle cadence devrait améliorer le confort des passagers.

Usagers moins «cognés»

Certains utilisateurs se plaignent, aujourd'hui déjà, d'être à l'étroit dans les rames entre la gare CFF et la station Riponne, du moins aux heures de forte affluence. «Nous ne sommes pas encore dans une situation de saturation, déclare Dominique Joubert. Mais une cadence plus élevée améliorera surtout le confort des usagers.»

Secondes récupérées à la station Gare

Pour descendre en dessous des 3 minutes sur le tronçon central du M2, les TL ont eu recours à un «truc». Les trains qui ont leur terminus à la gare débarquent normalement les passagers sur le quai ouest, puis descendent encore quelques centaines de mètres, changent de voie et remontent jusqu'au quai est de la station Gare. La manœuvre testée cet été consiste à faire changer de voie les trains descendants avant d'arriver à la gare. Le M2 laissent ainsi les passagers sur le même quai où attendent les voyageurs montants. On économise, au passage, plusieurs centaines de mètres et des dizaines de secondes. «Il faut faire s'arrêter un peu plus longtemps les trains avec ce nouveau système, précise Dominique Joubert. Mais on gagne tout de même un temps significatif.» Sur les 15 trains existant, 13 sont mobilisés, contre 12 pour la cadence à 3 minutes 15. «On touchera bientôt la limite de ce qu'on peut faire avant de devoir commander de nouveaux trains», conclut Dominique Joubert.