

Métros 2025: surfer sur le succès

Conférence de presse

Département des infrastructures et des ressources humaines

12 février 2015

Le succès du m2

- **Prévisions dépassées**
 - Conçu pour 25 millions de voyageurs par année
- **Hausse constante**
 - 2009: 22 millions de voyageurs
 - 2011: 26 millions de passagers
 - 2014: 28 millions d'utilisateurs
- **Accompagner le succès**
 - Les améliorations apportées jusqu'à présent ne suffisent plus pour faire face à la demande
 - Le m2 doit rester attractif, confortable et performant

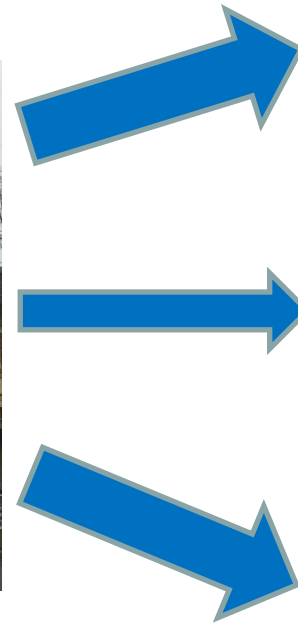


Le m2, un maillon essentiel

La gare de Lausanne...



... n'est pas la fin du voyage



Un carrefour ferroviaire en plein développement



Léman 2030

- Ce plan de 3 milliards de francs (VD et GE) vise à doubler le nombre de trains et de places assises entre Genève et Lausanne en 2025
- Le principal nœud ferroviaire de Suisse romande, Lausanne, voit son attractivité fortement renforcée



- Progression rapide du nombre de ses pendulaires et doublement de ses utilisateurs d'ici 2030
- Introduction d'une fréquence de 15 minutes entre Cully et Cossonay à l'horizon 2020. Ce sera le métro de l'agglomération

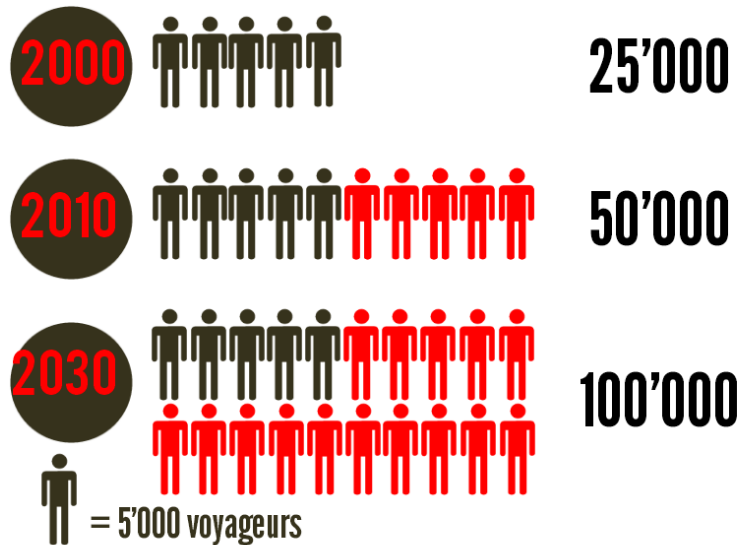
La gare de Lausanne en 2025



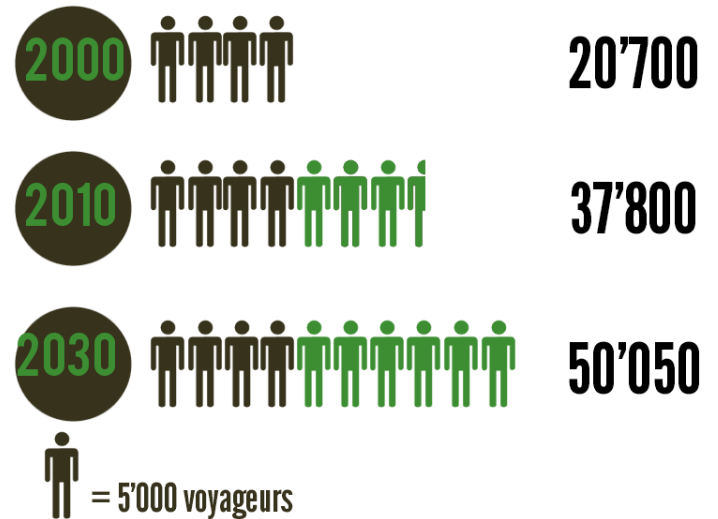
- **Trains de 1'300 voyageurs et 400 mètres de long**
 - Des quais plus longs et plus larges
 - Trois passages inférieurs deux fois plus larges que les deux actuels
 - Le centre de gravité de la gare se déplace en direction de Renens
 - Des arrivées massives de voyageurs sur de courtes périodes

Les constats ferroviaires en chiffres

Evolution du nombre de voyageurs par jour entre Lausanne et Genève

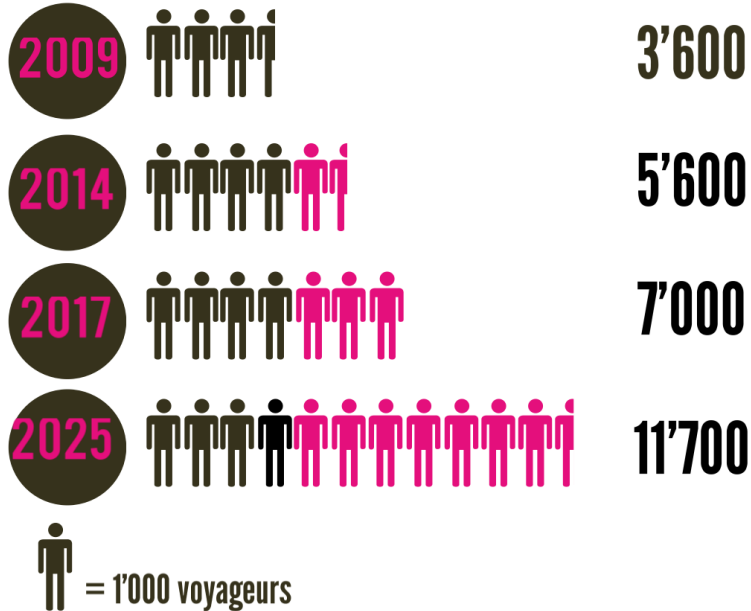


Nombre de voyageurs quotidien du RER Vaud au départ et à l'arrivée de Lausanne



Les solutions pour les métros en chiffres

Capacité de voyageurs par heure
et par sens entre la gare CFF et le
Flon

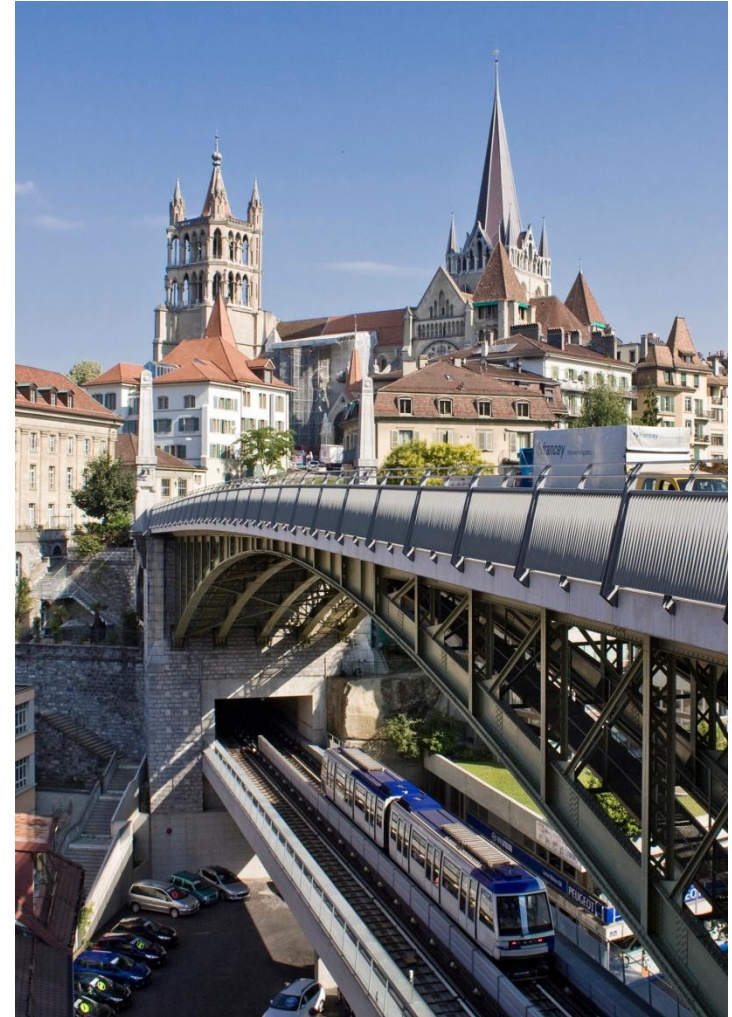


Evolution du nombre de voyageurs
quotidiens entre la gare CFF et le Flon



La réponse immédiate

- **Trois nouvelles rames**
 - L'Etat accorde une garantie de 36,2 millions de francs aux tl.
 - Une commande de nouveaux trains à passer rapidement
- **Une livraison en 2017**
 - Cadence de 2 minutes entre les stations Lausanne-Gare et Sallaz
 - Augmentation de la capacité de voyageurs de 5'600 à 7'000 par heure et par sens (+25%)
 - Une réserve suffisante pour permettre les grands entretiens



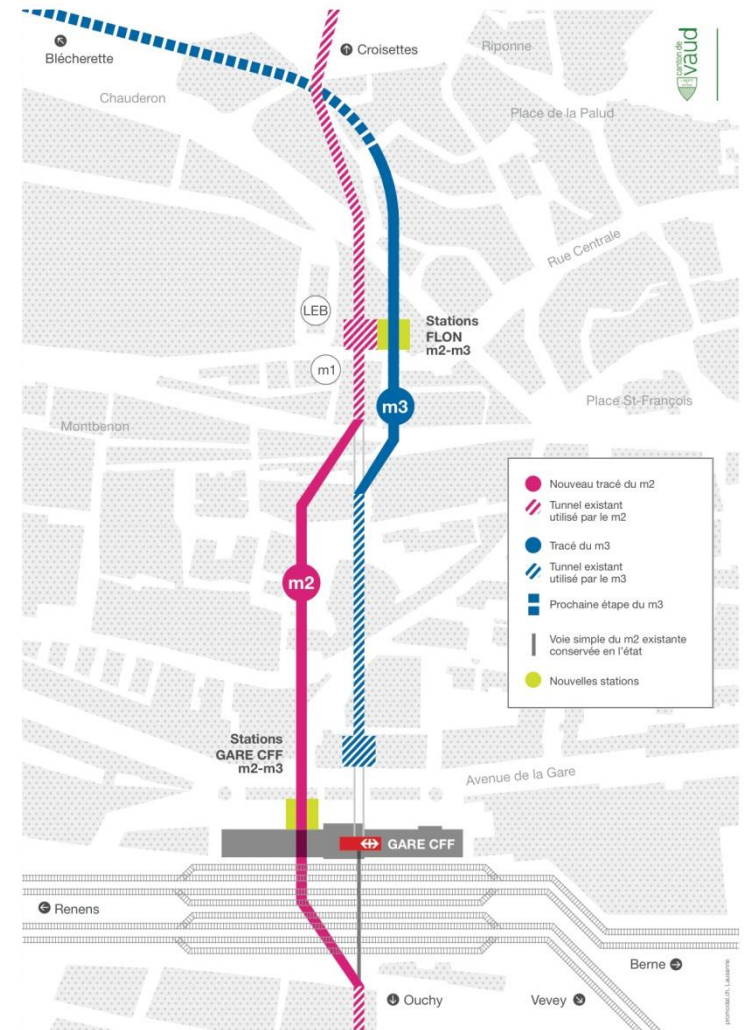
Du matériel roulant fiable



- Il s'agit d'un achat complémentaire à la commande des 15 premières rames avant la fermeture de la ligne de construction par le fournisseur
- Ces trains sont robustes. Cela n'oblige pas de revoir en profondeur l'exploitation du m2

La réponse pour 2025

- **Un m2 en double voie**
 - Une nouvelle station plus proche des trains CFF
 - Suppression de la voie unique sous la gare
- **Une navette m3**
 - Une première étape
 - Cadence de 3 minutes
 - Réutilisation des installations m2
 - Permet de faire passer capacité de voyageurs transportés entre la gare et le Flon de 7000 à 11200 par heure et par sens (+60%)



Le nouveau parcours du m2



- Sa nouvelle station évite aux pendulaires de traverser la place de la gare
- La construction d'un nouveau tunnel à double-voie évite d'interrompre pendant des années le m2, contrairement à l'élargissement de l'ancien
- Cette réalisation permet une augmentation des cadences jusqu'à 1 minute 20 en cas de besoin après 2025 (pour une capacité par heure et pas sens de 15'200 voyageurs)
- Demande d'un crédit d'étude de 12,5 millions de francs

La navette m3



- Reprend le principe de fonctionnement de la petite ficelle
- Réutilise la station historique du métro à la gare CFF
- Construction d'une station m3 au Flon, reliée à celle du m2
- Demande d'un crédit d'étude de 2,9 millions de francs
- Première pierre à un m3 jusqu'à la Blécherette

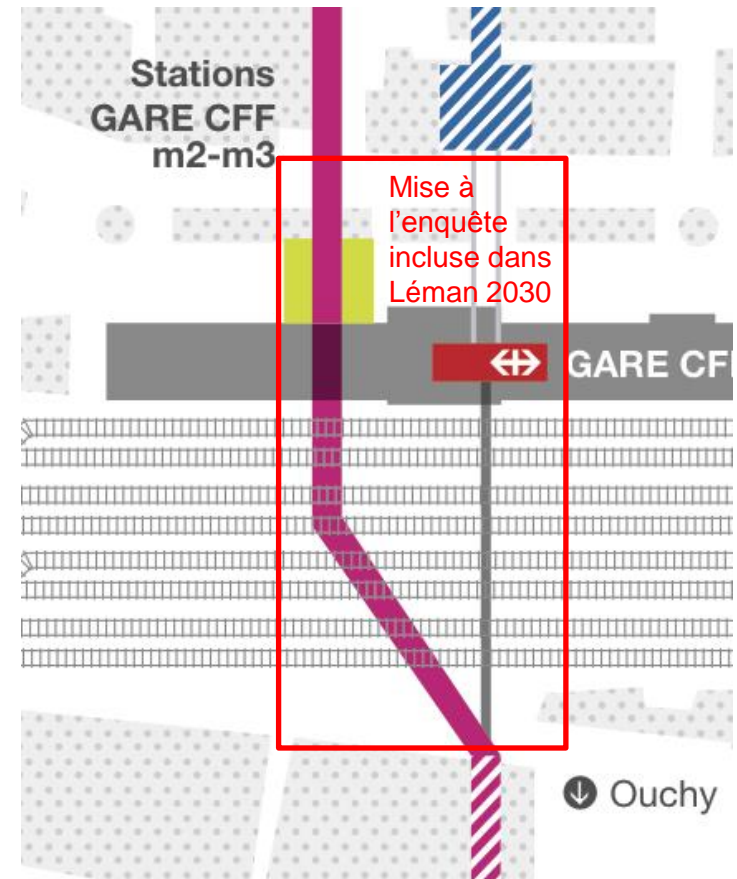
Etudier le m3 jusqu'à la Blécherette



- Demande d'un crédit d'étude de 3,5 millions de francs pour préparer l'avant-projet de la deuxième étape du m3
- Cela permet d'avoir un dossier solide pour l'examen par la Confédération de la troisième génération des projets d'agglomération (prévue en 2016)

Les métros accompagnent Léman 2030

- **Un projet unique**
 - Mise à l'enquête par les CFF du nouveau tracé du m2 sous la gare et sa place
 - Travaux intégrés aux chantiers d'agrandissement de la gare
- **Mise en service en 2025**
 - La nouvelle station du m2 et la navette m3 entrent en service en même temps que l'achèvement de la modernisation de la gare
 - Limitation des nuisances avec la réalisation de tous les chantiers en même temps



Des stations de métro reliées aux quais CFF



- Les stations m2 et m3 seront reliées directement aux trois nouveaux passages sous-voie de la gare de Lausanne
- Des trains aux métros, les déplacements des voyageurs seront fortement facilités dans de vastes espaces souterrains
- Les détails de la nouvelle gare de Lausanne et de ses accès aux métros seront présentés prochainement par les partenaire de Léman 2030

Un travail d'équipe



- Les améliorations du m2 et la première étape du m3 sont cofinancées par la Confédération (deuxième génération des projets d'agglomération)
- Un partenariat solide entre les CFF, les tl, la Ville de Lausanne et le Canton pour réaliser ces projets indispensables pour garantir la mobilité des Vaudois à l'horizon 2025

Une seule vision pour le canton et l'agglomération

- **Une chaîne des transports**
 - Les métros permettent à tous les Vaudois d'arriver au cœur de Lausanne
 - Il s'agit d'investissements complémentaires à ceux réalisés pour le RER Vaud et les trains régionaux
- **Un maillon indispensable**
 - La liaison entre la Gare CFF et le Flon assure le lien entre le réseau ferroviaire vaudois, le LEB et les autres axes forts de transports publics de l'agglomération







Point sur le tram t1




- Sur 130 oppositions lors de la mise à l'enquête, des accords sont, ou seront prochainement, signés pour le retrait de plus de la moitié
- Les autres oppositions devraient pouvoir être réglées à l'amiable, avec des réserves sur une quinzaine d'entre elles
- Le projet est amélioré grâce à la modification de l'arrivée du tram sur la place de l'Europe. Mise à l'enquête complémentaire prochainement
- Les travaux de construction du tram pourront commencer une fois le permis de construire définitif délivré. Objectif souhaité, courant 2016

Une volonté de transparence

- **Les projets des Vaudois**
 - Les citoyens doivent pouvoir se les approprier en les connaissant mieux
 - Parution d'un prospectus sur l'ensemble des axes forts de la région lausannoise
- **Informations régulières**
 - Des communications et visites seront régulièrement organisées tout au long de l'évolution des grands projets
 - Le tram, les métros, le LEB, et les bus à haut niveau de service (BHNS) forment une seule vision de l'amélioration de la mobilité



Les Axes forts, c'est quoi ?

Les Axes forts constituent les mesures majeures du Projet d'agglomération Lausanne-Morges. Il s'agit des nouvelles lignes structurantes du réseau de transports publics. Elles complètent celles déjà existantes que sont les métros m1, m2 et le LEB. Il est ainsi prévu de réaliser:

- Un tram, le T1, entre Lausanne-Flon et Villars-Ste-Croix, passant par la gare de Renens et Bussigny. Desservant des quartiers densément habités et des zones appelées à se développer, il se construit en deux étapes: de Lausanne à Renens, puis de Renens à Villars-Ste-Croix
- Un métro, le m3, entre Ouchy et la Blécherette. Cette nouvelle ligne reliera le futur quartier des Plaines-du-Loup et le stade de la Tuilière à la gare, mais contribuera aussi à augmenter la capacité du m2, sur son tronçon le plus chargé entre Grancy et Lausanne-Flon
- Des lignes de bus à haut niveau de service (BHNS), qui circulent principalement sur des voies en site propre et bénéficient de la priorité aux carrefours, entre Lutry et Crissier/Bussigny, Val-Vert et Malley, Bellevaux et St-François. Ces lignes améliorent la capacité et la fiabilité des transports publics en direction de nombreux quartiers.

Quels sont les avantages des Axes forts ?

Les différents types d'Axes forts ont en commun d'offrir:

- de meilleures fréquences, une capacité plus importante et un temps de parcours conforme à l'horaire, les véhicules circulant en grande partie sur des voies réservées
- un accès facilité, avec notamment des quais au niveau du plancher des véhicules
- la prise en considération des piétons et des cyclistes avec des espaces dédiés aux mobilités douces.

Merci pour votre attention

