



A Mesdames et Messieurs
les membres du Conseil communal
1002 Lausanne

Lausanne, le 31 janvier 2019

Question n° 32 de Mme Esperanza Pascuas, déposée le 4 décembre 2018 « Baisse du confort des arrêts du m1 en situation d'intempéries »

Rappel

« Les travaux conduits récemment sur la ligne du m1 ont eu pour conséquence une baisse du confort des passagers qui attendent le métro lorsqu'il y a de la pluie ou du vent. En effet, les vitres latérales ont été supprimées, et le nombre de toitures réduit. De plus, dès l'arrêt « EPFL » (situés sur le territoire d'Ecublens), les bancs ont été remplacés par de simples appuis qui ne permettent ni d'asseoir un enfant, ni de poser un sac (sacs, commissions etc.) lorsque le sol est mouillé.

La Municipalité peut-elle : expliquer les choix étonnants de réaménagement faits par les tl ? Justifier l'absence de toute consultation des usagers ? Prendre l'engagement d'une amélioration des équipements des stations de m1 ? »

Préambule

A titre préliminaire, rappelons que seul l'aménagement des arrêts du LEB et de bus situés sur le territoire lausannois relève de la compétence de la Municipalité. S'agissant du m1 et du m2, système de transport intégralement en site propre, il revient aux Transports publics lausannois (tl).

L'agencement des quais de gares est encadré de nombreuses dispositions légales visant à garantir la sécurité et le confort des usagers, notamment la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF) et l'ordonnance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer. Ainsi, les tl ont travaillé à la modernisation des stations du m1 qui a permis de mettre les installations en conformité avec ces normes, tout en rafraîchissant celles qui présentaient de nombreux signes de vétusté, car mises en service en 1991 (éclairage insuffisants, sonorisation et vidéosurveillance obsolètes, abris présentant des signes de corrosion). A cette occasion, elles ont également été adaptées aux besoins des personnes en situation de handicap, en application de la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand). L'ensemble du projet a été approuvé par l'Office fédéral des transports (OFT) sollicité en vertu de l'article 18 de la LCdF.

D'une façon générale, les tl se sont attachés à rechercher un équilibre entre les prescriptions légales relatives à la sécurité des usagers et à leur confort et l'optimisation des coûts d'investissements et d'exploitation. Au final, les nouvelles installations ont gagné en transparence et en clarté, et des



améliorations significatives ont été mises en œuvre telles que l'implantation de bornes d'information voyageurs en temps réel dans toutes les stations, la pose de guide-cannes pour les personnes à mobilité réduite et les malvoyants, la réduction du nombre de panneaux publicitaires afin d'augmenter les assises sous les abris, etc..

Réponse de la Municipalité

Question 1 : Est-ce que la Municipalité peut nous expliquer les choix étonnants de réaménagement faits par les tl ?

Comme indiqué en préambule, le projet de modernisation des tl a notamment permis la mise en conformité des installations dans le respect des normes de sécurité en vigueur, suite à l'augmentation considérable du nombre de voyageurs depuis la création du m1 occasionnant une affluence massive sur les quais aux heures de pointe. Ainsi, l'aménagement des quais a été revu dans le but d'assurer la fluidité des flux de voyageurs et de garantir leur sécurité par la mise en œuvre des principes suivants :

- la densité des voyageurs ne doit pas dépasser un seuil critique, en particulier en cas de mouvement des trains le long du quai. Autrement dit, la largeur de la zone sûre doit être suffisante pour permettre le séjour et le déplacement des voyageurs dans tous les cas (attente sur le quai, arrivées et départs), sans les contraindre à se bousculer et à dériver dans la zone de danger ;
- l'aménagement du quai et son mobilier ne doivent pas engendrer des effets de retenue excessifs ou d'importants attroupements localisés ;
- le niveau de retenue, au niveau de l'accès aux quais, ne doit pas contraindre les voyageurs à la bousculade et à la dérive dans la zone de danger.

Si la sécurité des voyageurs est une priorité en matière d'installations ouvertes au public, cette exigence doit concilier avec d'autres telles que la fonctionnalité de la gare, le confort des usagers et la qualité de séjour. Dans le cas du m1, il a parfois été difficile d'allier sécurité et confort.

Ainsi, afin d'assurer le respect des principes de sécurité sans pouvoir élargir les quais existants (s'agissant d'un métro urbain dont les stations sont construites dans des milieux contraints en bord de chaussée, cette solution n'a pas été retenue car trop coûteuse), il a été nécessaire d'effectuer les aménagements suivants :

- déplacement des lignes tactilo-visuelles de 40 cm afin de respecter les règles sur le marquage des zones dangereuses. Cette mise en conformité a eu pour conséquence des réaménagements afin d'augmenter la surface disponible pour les voyageurs en attente et en mouvement sur les quais ;
- suppression des vitres latérales, ce qui constitue par ailleurs une amélioration pour les malvoyants qui ne percevaient pas ces éléments ;
- réduction du nombre d'abris, tout en tenant compte de l'affluence des voyageurs à l'heure de pointe. La Bourdonnette offrait, par exemple, deux abris sur un quai et trois sur l'autre pour un nombre de voyageurs en attente équivalent à l'heure de pointe : l'abri en surnombre a donc été ôté. La suppression des panneaux publicitaires dans les abris a permis de minimiser les impacts de cette mesure en augmentant le nombre de places assises (sauf Cerisaie, Crochy et Epenex) ;
- l'étroitesse des quais des stations Cerisaie, Crochy et Epenex a mené à la suppression des bancs qui ont été remplacés par des appuis ischiatiques afin de respecter les distances de sécurité et de garantir la sécurité des voyageurs ; conscients toutefois des désagréments occasionnés, les tl sont en train de développer un modèle de siège placé perpendiculairement aux voies qui réduirait l'encombrement et permettrait donc de concilier confort et sécurité. Un prototype a été réalisé et doit être encore validé par l'OFT.



Enfin d'autres aménagements ont été effectués afin de moderniser les stations tout en réalisant des économies, à savoir la suppression :

- des horloges sur les quais au profit de bornes d'information voyageurs permettant de connaître le passage des trains en temps réel ;
- de certains distributeurs, sous-utilisés en raison du développement de nouveaux moyens d'acquisition de titres de transport comme les billets par SMS et les cartes prépayées.

Question 2 : Est-ce que la Municipalité peut justifier l'absence de toute consultation des usagers ?

Les usagers des tl ont été consultés. Ainsi, la station Montelly a été utilisée comme prototype afin de recueillir les réactions des usagers et de tenir compte notamment des commentaires critiques. Les tl ont privilégié toutes les solutions de remplacement comme la libération maximale des quais de tout autre obstacle comme les poubelles et les panneaux publicitaires avant d'envisager la suppression des abris sur les quais.

Question 3 : Est-ce que la Municipalité peut prendre l'engagement d'une amélioration des équipements des stations du m1 ?

Comme indiqué en préambule, l'aménagement des stations du m1 est de la compétence des tl.

Quant à la Municipalité, pour les arrêts relevant de sa compétence, elle porte également une attention particulière à la qualité globale de l'accueil et y apporte des améliorations progressives, au gré des nouveaux projets.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions de Mme Esperanza Pascuas.

Ainsi adopté en séance de Municipalité, à Lausanne, le 31 janvier 2019.

Au nom de la Municipalité

Le syndic
Grégoire Junod



Le secrétaire
Simon Affolter