

## REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à la simple question Alexandre Rydlo –  
**L'Etat peut-il implémenter une annonce automatique dans le métro m2  
pour rendre les gens attentifs à bien se tenir sur le tronçon à forte déclivité  
entre la station de Lausanne-Gare et celle de Lausanne-Flon ?**

### *Rappel de la simple question*

*Pour qui prend régulièrement le métro m2 de Lausanne, chaque départ d'une rame de la station TL de Lausanne-Gare en direction de la station TL de Lausanne-Flon, et chaque arrivée d'une rame à la station TL de Lausanne-Gare en provenance de la station TL de Lausanne-Flon, offrent un spectacle aussi amusant que malheureux.*

*Avec une très forte pente (114‰ sauf erreur) entre la station TL de Lausanne-Gare et celle de Lausanne-Flon, le métro démarre toujours en direction de Lausanne-Flon avec une forte secousse, ce qui surprend les personnes non habituées, notamment les touristes, voire fait tomber les personnes qui ne se tiennent pas bien ou qui n'ont pas trouvé un siège.*

*Dans le sens contraire, soit sur le trajet de Lausanne-Flon en direction de Lausanne-Gare, les personnes qui ne se tiennent pas bien dans la rame seront surprises par la forte déclivité de la pente au point de pouvoir perdre l'équilibre et donc aussi de tomber.*

*Tout cela est d'ailleurs d'autant plus vrai lorsque la rame est bondée, et qu'il est difficile de pouvoir se tenir, même si on pourrait considérer qu'être entassé comme des sardines participerait à maintenir une certaine stabilité de groupe, ce qui n'est techniquement pas toujours le cas.*

*Cette secousse et ces surprises peuvent donc notamment se révéler dangereuses pour les personnes âgées et les personnes en difficulté motricielle.*

*Pourtant, comme c'est le cas dans d'autres métros du monde, comme d'ailleurs même à la station de Montelly du métro m1, l'utilisation d'une brève annonce automatique à l'approche d'une station pour informer d'un danger permet de limiter les dégâts aux voyageurs-geuses.*

*Aussi je pose la question simple suivante au Conseil d'Etat.*

*"L'Etat peut-il implémenter une annonce automatique dans le métro m2 pour rendre les gens attentifs à bien se tenir sur le tronçon à forte déclivité entre la station de Lausanne-Gare et celle de Lausanne-Flon ?"*

*Au registre des éléments qu'il s'agirait vraisemblablement d'adapter dans le métro m2, il faudrait aussi retirer les sièges pivotants dans les rames car les gens ne respectent pas la mention comme quoi ces sièges ne doivent pas être utilisés aux heures de pointe, et il serait fort adéquat d'installer à chaque station une installation de recyclage des déchets comme on en trouve dans les gares CFF (papier, PET, aluminium et déchets).*

*Merci pour votre action !*

*Chavannes-près-Renens, 21.06.2022*

*Alexandre RYDLO, Député socialiste*

## Réponse du Conseil d'Etat

### *Préambule*

La sécurité dans les transports publics pour toutes les catégories de voyageur est une préoccupation partagée par le Conseil d'Etat.

Comme le mentionne Monsieur le député Rydlo, certaines sections de la ligne du métro m2 présentent une déclivité importante. Depuis bientôt quatorze années d'exploitation, l'entreprise des transports publics lausannois – tl – en charge de la production de l'offre du métro a pu expérimenter puis mettre en place différentes mesures d'accompagnement des voyageurs en tenant compte des particularités de la ligne.

Ainsi, les tl ont déployé un dispositif d'annonces sonores et visuelles rendant attentifs les passagers à la thématique du freinage et de la pente. Toutefois, l'expérience recueillie a également révélé que les effets escomptés de ces messages s'estompent avec le temps ; les annonces trop nombreuses conduisent à une gêne et à une perte d'attention. Dans ce contexte, l'exploitant privilégie la diffusion sporadique de message de prévention.

Une campagne de prévention a été réalisée le 20 juin 2022 pour une durée d'un mois, sous la forme d'annonce sonore diffusée à intervalle de temps régulier.

En ce qui concerne l'aménagement intérieur des rames, celui-ci doit répondre à plusieurs scénarii d'utilisation, soit en période de forte affluence, soit en période de moyenne affluence respectivement en période de faible affluence. Le recours à des sièges d'appoint à abattant est une solution qui permet d'augmenter la capacité de places debout ou de places assises selon les besoins aux différentes périodes de circulation. Pour ces raisons, les 18 rames du métro m2 ont été équipées de ce dispositif.

L'équipement des stations est conditionné au respect des normes de sécurité en lien avec les flux de passagers. Ainsi, certains équipements additionnels sur les quais ou à leurs abords directs peuvent représenter un obstacle à l'écoulement des flux de personnes et représenter un danger incompatible avec les normes en vigueur. Toutes les stations ne sont pas équipées de manière identique en raison des dimensions différentes des stations mais un standard de base a été défini et celui-ci est appliqué selon les possibilités d'aménagement des quais.

### *Réponse à la simple question*

Comme mentionné dans le préambule, un dispositif d'annonce est sporadiquement mais régulièrement mis en place pour sensibiliser les voyageurs des effets du freinage lors de l'entrée en station. Dans ce contexte, le Conseil d'Etat n'entend pas entreprendre de nouvelles mesures ; celles en place sont jugées comme suffisantes et proportionnées en regard de l'expérience de l'exploitation.

La modification de 18 rames du métro pour supprimer les sièges d'appoint à abattement n'est pour l'heure pas envisagée en raison de la flexibilité qu'offre ce dispositif en termes de gestion des places comme expliqué dans le préambule. L'ajout d'agrégat sur les quais et aux abords directs, n'est pas possible en raison des contraintes de sécurité des flux.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 21 septembre 2022.

La présidente :

Le chancelier :

*C. Luisier Brodard*

*A. Buffat*