

banc public

Magazine des transports publics de la région lausannoise

63

mai 2011

Spécial
20 ans du



20 ans de service performant et précieux



Anne-Marie Depoisier
Présidente du conseil
d'administration tl

En 1991, lors de l'inauguration du Tramway du sud-ouest lausannois, TSOL, devenu par la suite le m1, l'Université était installée à Dorigny depuis plus de vingt ans (1970), rejointe peu après par l'EPFL (1974). Cela signifie, d'une part, que les décisions nécessaires pour résoudre le problème des déplacements des étudiants vers les hautes écoles ainsi que celui de l'augmentation de la population dans l'Ouest ont été longues et difficiles; d'autre part, que ces décisions n'étaient pas encore liées à une volonté de développer les transports publics. La voiture régnait pratiquement sans partage sur nos routes. Et voilà que ce "tram", comme on le nommait alors, offrait une nouvelle technologie sans ressembler à ceux qui faisaient leur réapparition en France. De plus, il allait également traverser des carrefours!

C'est grâce à la ténacité des promoteurs de ce Métro Ouest que le Grand Conseil et les Chambres fédérales votèrent les crédits nécessaires. Les travaux purent commencer en 1988. Le projet annonçait 7.5 millions de voyageurs potentiels. Alors municipale de Renens, chargée de la sécurité sociale et des affaires culturelles, j'ai participé à l'organisation de la fête d'inauguration à la gare de Renens. Je garde de cette journée le souvenir d'une foule joyeuse se pressant sur la place et sur les quais, ce qui nous fit craindre quelque incident. Mais il n'en fut rien, la réussite fut complète. On célébra le TSOL tout au long des 15 stations en fête.

On ne peut que remercier les concepteurs et défenseurs de notre m1. Son succès immédiat, allant au-delà des espérances les plus optimistes, a démontré son utilité. Les voyageurs ont rapidement apprécié son confort et sa fiabilité. Le m1 s'est rendu indispensable. Il a sensibilisé la population et les collectivités à l'attrait du transport public. Dans son sillage, la voie était toute tracée pour planifier la réorganisation complète de notre réseau, facilitant une mobilité toujours plus importante dans l'agglomération. Aujourd'hui, l'augmentation de la capacité du m1 est attendue non seulement par les clients, habitués et occasionnels, mais également par les autorités des communes qu'il traverse et les directions des hautes écoles. Raison pour laquelle le Canton s'est engagé à renforcer ce métro qui, aujourd'hui encore, reste le moyen de desserte le plus performant de l'Ouest lausannois.

Sommaire

Le m1 aujourd'hui

« J'ai appris à t'apprivoiser »	3
Rouler sur le m1, une vocation	4
Des trains nommés "Trains fantômes"	6
Réguler le m1, un défi	7
La vie a-t-elle si peu de prix ?	8
Cure de "mi-vie" pour les 17 rames du m1	13
Quatre edelweiss, trois étoiles	14
La voie aux petits oignons	15
« Tout est prêt pour démarrer la construction »	16

Le m1, cordon ombilical des hautes écoles	17
Gribouille, la chatte pacha du m1	18

A la conquête de l'ouest

Trois jours de fête dans quatre communes	9
Au fil du Métro Ouest	10
Les projets auxquels vous avez échappé...	12

Le quiz

Choisir les trois bonnes réponses	19
-----------------------------------	----

Impressum

Editeur: Transports publics de la région lausannoise sa, ch. du Closel 15, CP, 1020 Renens1, 021 621 01 11 - www.t-l.ch

Responsable publication: Communication tl Rédaction: V. Maire (resp.), M. Bohin, F. Rentsch, S. Tavernier, B. Le Mentec, C. Jemelin

Conception et mise en page: L. Wyss Photos et illustrations: O. Elias, L. Wyss, Collection tl, C. Riedo Tirage: 8 000 ex.

Impression: Swissprinters Lausanne SA

«J'ai appris à t'apprivoiser»

Célébrer les 20 ans du m1, c'est mettre en avant celles et ceux qui y travaillent au quotidien. Ce numéro spécial leur est consacré.

Cher m1,

Je t'écris comme je te parle, pas de fioriture entre nous.

Nous avons tous deux 20 ans, moi pour de vrai j'en ai 50 cette année, mais 20 passés aux tl.

Il y a quelques années, alors que je m'occupais de régler les problèmes de tes collègues sur pneus, là-haut, dans les bureaux, ils ont décidé que je devais aussi gérer tes sautes d'humeur. C'est donc à contre cœur que j'ai appris à t'apprivoiser et te conduire.

Que de règlements à ingurgiter ! Et puis, tu ne nous permets aucune incartade, sinon un aimant nous cloue sur place et la procédure de rapport débute.

Lorsque tu tombes en panne, c'est très rapidement le capharnaüm puisque ta spécialité est de circuler sur voie unique et, en heure de pointe, avec 10 compositions sur un réseau fermé de 7-8 km.

Parfois nous te demandons un freinage d'urgence. Il faut dire que les piétons ou même les voitures respectent difficilement ta signalisation, passant sur tes 33 passages à niveau alors que les barrières sont en cours de fermeture. Tu ne dois pas leur faire assez peur !

Quelle angoisse, cher m1, pour les conducteurs, lorsque ces situations se présentent ! De temps en temps nous touchons une voiture, ce qui implique de la tôle froissée. Lorsqu'il s'agit d'un humain... comment dire ? Notre cœur explose de trouille ! Si la personne s'en sort, frôlant la mort, on remercie la vie, le corps tremblant. Mais il peut arriver que la mort surgisse. Le drame est alors total. Pour les proches bien sûr, mais aussi pour le conducteur, ses collègues et tous les intervenants.

Mais il y a aussi de bons moments : un lever de soleil sur les Alpes en arrivant à Renens ou sur le pont de Dorigny, des oiseaux multicolores, des écureuils, des renards et même, une fois, un chevreuil et là, avec plaisir, nous ralentissons. Ou lorsque la neige tombe et que ne dépassent que tes rails. L'impression de flotter au-dessus de la voie quand le rail est humide ou givré et que ça glissiiiiisse. Un peu d'adrénaline...

Une voie unique, en circuit fermé, une cinquantaine de collaborateurs: il y a forcément de la solidarité et ça, c'est agréable.

Eh bien tu vois, cher m1, finalement, tu m'as apprivoisée.

*Tadoche**

Rouler sur le m1, une vocation

Les conductrices et conducteurs du m1 démontrent leur professionnalisme au quotidien. Hommage par leur responsable Brice le Mentec.

Les conductrices et conducteurs sur le m1 sont de grands professionnels et font preuve d'une rigueur tout à fait remarquable. Ceci commence dès le processus de sélection, pointu et exigeant, où ils doivent démontrer la pertinence de leurs motivations mais aussi suivre des tests logiques et psychotechniques au même titre que les mécaniciens des CFF. Suit un long parcours de formation validé par un certain nombre d'examens parmi lesquels le célèbre "Train fantôme" (page 6).

Une fois en activité, la concentration et la vigilance sont de tous les instants et la logique ferroviaire s'impose: respect des vitesses et de la signalisation, gestion de la mise en mouvement du train et des croisements, mais aussi contacts réguliers avec la clientèle, malgré la séparation de la cabine individuelle. Un travail effectué en synergie étroite avec les experts OFT très présents à Ecublens (page 6) ainsi que les régulateurs (page 7).

En alerte, pour faire face aux dangers

En heures de pointe et face à l'augmentation continue de la clientèle, l'enjeu de faire tourner la ligne au mieux mobilise toutes les énergies et génère des situations de vigilance maximale lorsque les piétons, jeunes ou adultes, mettent inconsciemment leur vie en jeu, manifestement trop pressés, en passant sous les barrières des passages à niveau. L'entreprise s'engage très fortement pour endiguer ce phénomène: des



actions préventives ont été mises en place – notamment avec l'opération conjointe du Train-école CFF (page 8) – mais aussi plus répressives; à ce titre, quatre conducteurs du m1 ont démontré leur envie de progresser et faire changer les choses en s'impliquant dans une équipe qui effectue des opérations régulières de surveillance, en partenariat avec l'entreprise Juggers et des collègues contrôleurs. Les dénonciations qui en résultent sont effectuées via le service du contentieux et donnent des résultats très encourageants.

Raphaël Corminboeuf, 33 ans, conducteur route dès 2001 et rail dès 2003

«Je me suis formé au permis m1 par curiosité et afin de parfaire mes connaissances. J'apprécie avoir la priorité sur le trafic en tous lieux et être tranquille dans ma cabine! Le week-end, lorsque je sors en boîte, des clients des tl me reconnaissent et les conversations s'engagent. Lorsque je les revois durant la semaine, en arrivant en station, ils me saluent de la main, ce qui me fait grand plaisir.»

José Medina, 60 ans, conducteur route dès 1986 et rail dès 1991

«Le 2 juin 1991, à 05h13, j'ai été le premier conducteur à sortir un train au sifflet du chef d'exploitation, avec des passagers. Je ne savais pas dans quelle aventure je me lançais! Les pannes étaient fréquentes et nous devions encore parfaire nos connaissances sur ce métro flamant neuf. Mais quelle fierté! Aujourd'hui, j'ai toujours beaucoup de plaisir à conduire ce train et j'apprécie la bonne entente entre collègues. Seul bémol: le manque de respect de certains passagers envers les conducteurs et les passages illicites sous les barrières des passages à niveau!»

La passion pour le Ferroviaire

Pour le conducteur, communément appelé "mécanicien", conduire le m1 c'est ajouter non seulement une corde à son arc professionnel, diversifier ses compétences mais aussi pouvoir pratiquer au quotidien une activité professionnelle qui rejoint un intérêt marqué pour le domaine ferroviaire. Celui-ci s'explique par un côté technique plus appuyé et une réglementation très stricte, dictée par l'Office fédéral des transports, mais aussi par les valeurs très fortes qui prévalent au sein du milieu ferroviaire – esprit d'équipe, solidarité, échange. On apprécie aussi pouvoir circuler en dehors de la densité propre au réseau routier et échanger entre collègues sur ses propres retours d'expérience des situations vécues.

Un répondant spécifique

Suite au transfert, en 2008, du poste de commandes d'Ecublens à Perrelet qui a généré un certain sentiment d'éloignement parmi les conducteurs du m1 – bien que cette évolution ait démontré son efficacité opérationnelle –, l'entité Gestion, encadrement et soutien du personnel roulant a engagé un correspondant spécifique pour les collègues du m1 afin de contribuer à transmettre les orientations de l'entreprise et répondre plus efficacement à leurs interrogations: ce dernier se rend ainsi régulièrement au dépôt d'Ecublens et accompagne très souvent l'équipe de prévention sur les passages à niveau.

José Mendes, 54 ans, conducteur route dès 1987 et rail dès 1991

«Le 24 mai 1991, le jour de l'inauguration du m1, j'ai conduit le premier train en direction du Flon. Dans toutes les stations, les voyageurs faisaient comme un mur le long des quais, c'était l'euphorie autant pour le public que pour nous, conducteurs. Sur le m1, j'aime devoir respecter les règlements ferroviaires qui sont très pointus. En revanche, j'aime beaucoup moins voir un adulte passer allègrement sous les barrières en tenant la main d'un enfant... »

Daniele Orciuoli, 26 ans, conducteur route dès 2007 et rail dès 2010

«Depuis tout petit je suis passionné par les transports publics. En mars 2010, j'ai effectué mes premiers tours de roues aux commandes du m1 lors de ma formation entre EPFL et Renens, sans voyageur. Mon rêve se réalisait. Ce mode de conduite étant particulier, j'ai été surpris car les freins réagissent plus tardivement qu'un véhicule sur pneu; aussi faut-il beaucoup plus anticiper. »

Face à la poursuite du développement de l'offre et les nombreux projets qui vont impacter le m1 ces prochaines années, l'entreprise est confiante dans la capacité de ses conducteurs à démontrer non seulement leur professionnalisme, leur goût pour leur métier et leur attachement à leurs spécificités mais aussi un esprit particulièrement solidaire qui font d'eux un groupe équilibré et engagé. *blm*



Philippe Perret-Gentil, 38 ans, conducteur route dès 1995 et rail dès 2000

«Après cinq ans de conduite route, j'ai désiré élargir mes compétences au sein des tl. J'apprécie la régularité et la précision qu'implique la conduite d'un train. A force de vivre au quotidien les incivilités récurrentes de certains usagers et riverains du m1, j'ai rejoint l'équipe de prévention et je participe aux actions de sensibilisation sur les dangers de ce métro. »

Des trains de formation nommés "Trains fantômes"

Deux collaborateurs tl sont en charge de la formation à la conduite du m1. Ils assument également le rôle d'examineurs.

Expert formateur. Cette fonction est peu connue dans les entreprises de transports publics qui, bien souvent, la sous-traitent à l'extérieur. Les tl ont pris le parti de l'intégrer au sein de l'entreprise. Aussi, un dispositif complet de formation, initiale et continue, est dispensé à l'interne pour le personnel roulant sur le m1 par Christophe Devaud et Juan Carlos Cortes (de g. à dr.). Ces deux collaborateurs portent également la casquette d'examineurs des conducteurs rail. Dans ce cadre, ils sont soumis aux droits et devoirs pour examinateurs de conducteurs de véhicules moteurs et nommés par l'Office fédéral des transports (OFT).

Sont appelées examinateurs OFT les personnes qui font passer des examens sur mandat de l'OFT en vertu de lois et ordonnances promulguées par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

L'oeil de l'Office fédéral des transports

Au niveau de leur formation, les examinateurs tl ont suivi un cours de base auprès de l'OFT. A l'issue de cette formation, ils ont fait passer leurs premiers examens aux conducteurs sous la surveillance d'un examinateur de l'OFT. A ce jour, ils suivent annuellement auprès de l'office fédéral une formation continue avec leurs collègues suisses. De plus, et afin de satisfaire aux critères minimaux, ils doivent faire passer des examens (écrits et oraux) théoriques ainsi que pratiques répartis sur au moins dix jours différents par année civile. Ils doivent également avoir conduit des trains durant cinquante heures par année. Régulièrement, l'OFT vient suivre un examen afin de s'assurer que le concept et les règles de "l'admission à la conduite ferroviaire" soient bien respectés.



Ces deux spécialistes ont notamment mis sur pied pour le m1 un concept de formation détaillé pour nos conducteurs rail correspondant, d'une part, aux règles d'ordre supérieur des prescriptions ferroviaires et, d'autre part, en y intégrant les spécificités correspondant à un métro urbain. La réalisation de trains de formation appelés "Trains fantômes", c'est-à-dire de trains d'exercice durant lesquels toutes les péripéties possibles se produisent pour l'élève: chute de signaux principaux, passages à niveau ouverts, compteur de vitesse en panne, etc., autant de "spécialités" dont ces deux experts portent la paternité. *fr*

Réguler le m1, un défi

A l'affût du moindre grain de sable dans l'engrenage, dix régulateurs domptent un système de transport contraignant depuis le poste de commandes centralisées de Perrelet.

Dix trains circulant à une fréquence de 5' en heures de pointe sur une voie unique. Un parcours de moins de 8 km, traversé de 33 passages à niveau, 15 gares (stations) dont 12 avec croisement possible. «A ma connaissance, aucun système ne reproduit ce schéma d'exploitation ailleurs en Europe.» Yves Boog, responsable des régulateurs du m1 n'en démord pas: réguler le m1 est un défi au quotidien en raison des nombreuses contraintes du système. «C'est un train urbain qui interagit constamment avec le trafic routier privé et les piétons. La voie unique rend très difficile le report d'un croisement. Le moindre grain de sable en un point du tracé peut donc fortement retarder, voire bloquer toute la ligne.»

Tout couac injecte sa dose d'adrénaline

Aujourd'hui, dix collaborateurs se relayent derrière leur pupitre du poste de commandes (PC) m1. Tous possèdent leur permis ferroviaire et effectuent chaque année 80 heures de conduite afin de garder une bonne connaissance du terrain et de conserver cette proximité avec les conducteurs. Au PC m1, la "télécommande" leur permet d'avoir la position réelle des trains et de commander tous les éléments des installations ferroviaires. Ils gèrent également le parc des automotrices au dépôt situé à Ecublens. Entre régulateur et conducteur, c'est un échange fréquent, par radio, par exemple pour l'Annexe 14, un ordre protocolé rempli

de part et d'autre pour éviter le blocage du réseau en cas de dérangement à un endroit donné du tracé et permettre, malgré tout, la circulation sur le tronçon en question. En période universitaire, à l'heure de pointe, lorsque les quais sont bondés d'étudiants, tout couac injecte sa dose d'adrénaline. Au PC, on aime ça! «Il faut une prise de décision rapide. Ce qui implique des responsabilités car toutes nos décisions ont un impact sur le déroulement du trafic», explique Fabrice Grangier. «Au PC, les responsables aiment bien nous voir nous "tourner les pouces", plaisante son collègue Frédéric Urfer, car c'est le signe que tout est fluide sur la ligne.» *vm*

Mise en service:	2 juin 1991
Ecartement des voies:	1435 mm
Nombre de rames:	17
Longueur de la ligne:	7,8 km
Haltes et stations:	15
Passages à niveau:	33
Tunnels:	2
Ponts et viaducs:	4
Vitesse maximale d'exploitation de ligne:	70km/h
Tension d'alimentation:	750 V DC (volt courant continu)



L'équipe des régulateurs avec leur responsable Yves Boog (à droite).

La vie a-t-elle si peu de prix ?

Adultes, enfants, automobilistes narguent au quotidien les installations de sécurité du m1. Et ce, malgré les actions de prévention régulières.

La sécurité de l'exploitation du m1 et la sûreté de ses passagers et riverains ont toujours été prises très au sérieux par les tl et ce, bien avant la mise en service du TSOL. En effet, les premières campagnes de sensibilisation ont démarré un an avant la circulation des trains – Museau Prudent (illustration ci-contre), passé mascotte, égrenant ses slogans sur format mondial dans les quatre communes desservies.

Le premier accident mortel d'un enfant survenu à la station *Bourdonnette* en juillet 1991, quelques semaines seulement après l'inauguration du TSOL, a poussé les tl à prendre des mesures exceptionnelles pour l'époque. «Les premiers mois d'exploitation du Métro Ouest ont montré que les mesures de sécurité appliquées aux lignes ferroviaires urbaines de Bâle, Zurich ou Genève, par exemple – déjà très sévères en comparaison avec l'étranger – s'avéraient encore insuffisantes dans la région lausannoise où l'introduction du rail implique des changements d'attitude, en matière de respect de la signalisation routière, qui ne sont pas encore entrés dans les mœurs», souligne l'exploitant sous la plume du rédacteur en chef de son magazine Ligne 33 (n° automne 1991).

«Le m1 n'est pas un tram mais un train!»

Des mauvais comportements qui, malgré le renforcement de la sécurité, l'installation de barrières sur l'intégralité des passages à niveau, les campagnes de sensibilisation, les missions de surveillance et de dénonciation, n'ont malheureusement jamais complètement disparu. «Les adultes, adolescents et jeunes enfants passent toujours sous les barrières, les automobilistes s'engagent sur les passages alors que les barrières se ferment, les voitures restent prisonnières entre ces mêmes barrières fermées... Les conducteurs des trains et le personnel de terrain remontent journallement des cas d'actes illicites sur le m1, regrette François Rentsch, responsable de la sécurité de l'exploitation. On ne le répètera jamais assez: le m1 n'est pas un tram, mais un train! Il se déplace à 70 km/h, pèse 91 tonnes et, par

conséquent, a besoin pour s'arrêter de dix fois plus de chemin de freinage qu'une automobile. Les dangers sont bien réels.»

Les tl poursuivent donc leur campagne de sensibilisation et de surveillance continue des passages à niveau, avec dénonciation automatique et lettre écrite aux parents lorsqu'il s'agit d'enfants mineurs. «Depuis 2009, les tl participent également à la campagne annuelle "Fair-Play, c'est sûr!" des CFF avec la Police cantonale vaudoise. Chaque année, cette action touche près de 2000 élèves de la région qui prennent ainsi conscience des aspects multiples des transports publics, notamment sur le plan de la sécurité. Enfin, l'entreprise travaille de concert avec l'Office fédéral des transports dans le cadre d'une mise en conformité des passages à niveau sur le plan national (Action Passages à niveau 2014). Dans ce contexte, des réaménagements tel celui prévu à la station *EPFL* entraîneront la suppression de passages à niveau remplacés par des sous-voies.» *vm*

Raphaël Corninboeuf, 33 ans,
conducteur route dès 2001 et rail dès 2003

«Un jour, deux jeunes filles sont passées sous les barrières fermées. Elles ont regardé à gauche mais n'ont pas vu que j'arrivais sur leur droite. Le drame a été évité de peu.»

Sylvia Tavernier, 50 ans,
conductrice route dès 1991 et rail dès 2004

«Le 26 janvier 2011: en sortant du Tunnel de Malley direction Renens, un jeune homme est passé devant mon train. J'ai actionné le freinage d'urgence et lui ai passé à 50 cm du corps! J'ai pleuré de peur et les cauchemars m'ont agitée toute la nuit qui a suivi. Alors, quand certains passagers habitués nous saluent, ils nous mettent du baume au cœur.»

Alfred Holzer, 53 ans,
conducteur route dès 1980 et rail dès 1991

«En 1994, une voiture est passée au feu rouge alors que j'arrivais avec mon train et malgré un freinage d'urgence je l'ai traînée sur quelques mètres. Les enfants de la conductrice hurlaient. J'ai eu la peur de ma vie croyant les avoir gravement blessés mais heureusement ils n'étaient que légèrement atteints. En revanche, la maman avait une profonde coupure au bras et était en état de choc.»



A la conquête de l'Ouest

Trois jours de fête dans quatre communes

«**A**u printemps 1982, le Conseil d'administration des tl, présidé par Jean-Pascal Delamuraz, effectuait un voyage d'études en Allemagne et en France: il s'agissait de visiter les dernières réalisations de métros automatiques. Le coup d'envoi du futur Métro Ouest était donné. Les ingénieurs se mirent alors rapidement au travail, sous la houlette de Vincent Krayenbühl. Le professeur Philippe Bovy et son équipe furent chargés de proposer le tracé et le mode de transport.

Pour l'inauguration du TSOL, le 24 mai 1991, chacune des quatre communes desservies (Lausanne, Chavannes-près-Renens, Ecublens et Renens) organisa la fête, sa fête. Elle devait durer trois jours, sous un soleil radieux. Plus de 100'000 visiteurs furent surpris par les passages rapides et silencieux des rames du TSOL, découvrirent ce qui avait été fait avec l'argent de leurs impôts. Ils traversaient les rails comme les poules la basse-cour: c'était effrayant et le risque d'accident énorme! Mais tout se passa bien. Le Conseiller fédéral Adolf Ogi arriva à l'heure pour faire son discours: il descendit de sa limousine place de l'Europe, alors qu'il était attendu au dépôt du TSOL, à Ecublens. Pierre Freitag, sous-directeur, l'accueillit promptement et l'entraîna sous la cantine, pour trinquer à la gloire du nouveau métro. Renseigné, Marcel Blanc, Conseiller d'Etat et président du TSOL, prit la relève à Ecublens. La fête pouvait officiellement commencer. La rame inaugurale partant de *Lausanne-Flon* était pilotée par une conductrice. Fait assez rare pour l'époque et qui expliqua que notre collaboratrice eut plus de succès auprès des caméras de télévision que notre Conseiller fédéral.»



Jean-Pierre Kallenbach,
directeur tl de 1979 à 1999

Trois questions à Claude-Alain Guignet, responsable de la division ferroviaire aux tl (1991-1996), puis chef de projet pour le système de transport m2 (1996-2003).

Vous avez fait naître le TSOL. Quel regard portez-vous sur sa genèse?

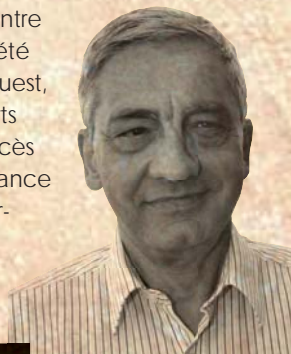
C'est difficile à exprimer tant les images sont nombreuses, plaisantes ou douloureuses, souvent contradictoires. Le Métro Ouest a apporté un renouveau pour les tl. C'était le retour du rail à Lausanne, disparu avec le dernier tram en 1964. On repartait donc quasiment de zéro. Comme des pionniers à la conquête d'un Ouest lausannois, les équipes tl se sont lancées à fond dans le projet, sans compter ni les heures ni l'énergie dépensée. C'était extraordinaire, mais la naissance a été agitée. Après le plaisir de l'inauguration et de la mise en exploitation, la douche froide liée aux dangers de ce nouveau mode de transport: car les gens se sont comportés avec le TSOL comme avec le trafic routier, traversant malgré les feux rouges. Or, un train ne s'arrête pas comme une voiture! Les conséquences ont été dramatiques et les tl malmenés par les médias.

Pourquoi n'avoir pas choisi de déniveler la totalité du tracé pour éviter ces passages à niveau?

Le passage en dénivelé (ou en souterrain) du TSOL posait des problèmes techniques très importants, qui auraient occasionné un surcoût tel qu'il aurait tout simplement fait capoter le projet. Le débat politique autour du financement de ce métro a été très difficile. Il a fallu convaincre les politiques de la nécessité de cette desserte à l'ouest à laquelle peu de monde croyait! On nous accusait même de voir trop grand! Le Conseiller d'Etat Marcel Blanc a porté ce projet à bras le corps et s'est terriblement investi. Mais nous avons dû faire avec un crédit de construction sérieusement limité.

Le succès rapide du m1 a ouvert la voie au m2. Comment l'expliquez-vous?

Le Métro Ouest a vite démontré qu'il était nécessaire. Sa fréquentation n'a jamais cessé d'augmenter. Il a prouvé au fil des ans qu'on pouvait en tirer beaucoup - en 1996, lors du déraillement des wagons-citernes remplis de produits toxiques en gare CFF de Lausanne, le m1 s'est substitué au chemin de fer pour assurer la totalité du trafic voyageurs CFF entre Lausanne et Renens. Bref, le défi a été relevé: conquérir la clientèle de l'Ouest, l'encourager à prendre les transports publics plutôt que la voiture. Le succès du m1 a ouvert les esprits à l'importance d'avoir des transports publics performants en site propre, préparant un vote populaire positif en faveur du m2. *vm*



Au fil du Métro Ouest

1979-80: Interventions de l'Université et de l'EPFL auprès des autorités cantonales pour qu'une étude générale sur les transports publics du Sud-Ouest lausannois soit lancée.

1980: La direction des tl entreprend d'étudier les possibilités de développement des transports publics en direction du sud-ouest.

Début 1983: Le Conseil d'Etat vaudois mandate le professeur Philippe Bovy pour concevoir un projet de desserte qui permette d'accroître la qualité et la capacité des transports collectifs au bénéfice de la population et des usagers des hautes écoles.

Déc. 1983: La première phase de l'étude aboutit au choix de deux solutions privilégiées: une ligne de trolleybus articulés et une ligne de tramway moderne ou métro léger.

1984: Consultation des instances concernées; la plupart des préavis déposés sont favorables à une solution dite de "tramway moderne" aussi indépendante que possible de la circulation automobile.

1985: Deuxième rapport du professeur Bovy. Le choix d'un métro léger est confirmé; une société anonyme indépendante deviendrait propriétaire de la nouvelle ligne dont l'exploitation serait confiée aux tl. Sous l'égide du Département des travaux publics de l'Etat de Vaud, un comité exécutif de construction est constitué pour prendre en charge les études et préparer les soumissions. L'Etat de Vaud décide de subventionner le projet.

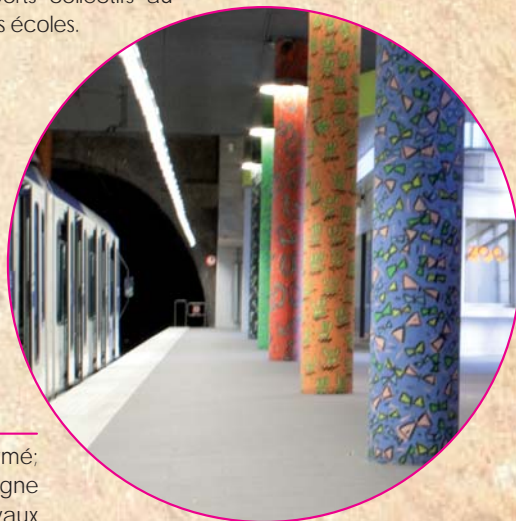
1986: Mise à l'enquête technique. La Confédération accorde sa participation financière et une concession d'exploitation pour cinquante ans.

1987: L'Office fédéral des transports délivre le permis de construire. Les communes de Lausanne, Chavannes-près-Renens, Ecublens et Renens accordent leur participation financière.

1988: Commande des 12 automotrices. Attribution des mandats. Début des travaux de construction (15 stations, 33 passages à niveau, 2 tunnels, 4 ponts et viaducs). Constitution de la société Tramway du Sud-Ouest Lausannois SA TSOL.



1970: Inauguration du Collège propédeutique, premier bâtiment universitaire sur le nouveau site à Dorigny.



1990: Première campagne de sécurité du Métro Ouest. Des affiches à l'enseigne de Museau Prudent fleurissent entre Lausanne et les communes de l'Ouest. Objectif: sensibiliser la population à l'arrivée du métro: prudence!

2 juin 1991: Mise en service du Métro Ouest.

24 mai 1991: Inauguration officielle du TSOL, 800 invités embarquent à bord des rames. La fête dure trois jours et plus de 100'000 personnes voyagent sur le Métro Ouest.

10 juillet 1991: Accident mortel à *Bourdonnette*. Les tl renforcent la sécurité le long du tracé. Nouvelle campagne de communication.

1992: Nouvel accident mortel au passage à niveau du Pontet, survenu à la suite du non-respect des signaux lumineux par un automobiliste. La décision est prise d'équiper en barrières la totalité des passages à niveau ne disposant que de feux lumineux classiques.

1993: Achat de cinq automotrices supplémentaires pour répondre à l'augmentation de la demande.

1994: Le carrefour de la Bourdonnette est équipé de barrières automatiques.

1995: La mise en service des cinq automotrices permet l'introduction de "doublure" en heures de pointe du matin et du soir entre le Flon et EPFL, soit un service à 5'.

1996: Les tl célèbrent leur centenaire (1896-1996). Un collaborateur tl, Luciano Rui, chef de groupe de la maintenance voie, perd la vie, happé par le TSOL alors qu'il effectue des travaux de contrôle périodique.

2000: Le TSOL change d'appellation en devenant le métro m1. Sa fréquentation atteint près de 10 millions de voyageurs/an, soit une augmentation de 32% depuis sa mise en service.

2007: Une étude pour l'acquisition d'automotrices supplémentaires est lancée. Démarrage des réflexions sur l'extension du dépôt d'Ecublens.

2008: Après un gros chantier de modernisation de la télécommande du m1, déménagement du poste de commandes situé jusqu'alors au dépôt d'Ecublens dans le Centre de gestion du trafic centralisé à Perrelet. Mise en service du métro automatique m2 entre *Ouchy* et *Croisettes*.

2009: L'automotrice BEM 206 franchi, en mars, le cap du million de kilomètres parcourus. Le m1 transporte plus de 11 millions de voyageurs sur l'année. Début de l'action de prévention conjointe avec les polices de l'Ouest et de Lausanne pour rappeler les dangers du m1. Une campagne de prévention et d'information touche près de 1000 élèves. Les tl s'allient à la campagne des CFF "Fair-play, c'est sûr!".



2010: Une première étape de travaux d'une ampleur inédite est réalisée sur le tracé du m1 durant l'été, impliquant l'interruption complète de l'exploitation du 12 juillet au 14 août. Un dispositif est mis en place pour assurer la desserte *Lausanne-Flon - Renens-Gare* grâce au service Métrobus. L'Unil fête ses 40 ans. L'arrêt *Mouline* devient *Unil-Mouline*.

2002: Début des études en vue d'un renforcement de capacité à l'horizon 2005-2007.

2004: Des études, par simulation puis essais in situ, permettent de conclure à la possibilité d'exploiter le m1 à une cadence de 7,5' et 5'. La cadence est portée en heures de pointe à 5' sur l'intégralité de la ligne.

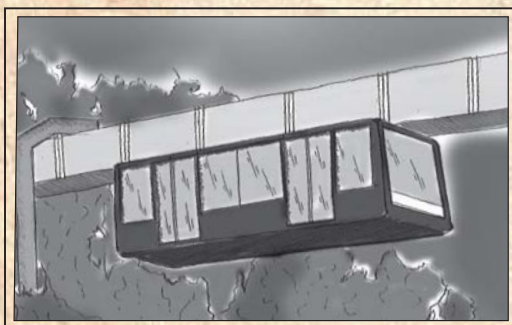
2005: Les études entamées avec les partenaires des hautes écoles aboutissent à un décalage du début des cours sur le campus. Cet échelonnement permet de résoudre la surcharge de l'hyper pointe et de dégager une réserve de capacité de 20%.

2011: 20 ans du m1! Deuxième série de travaux sur la voie du m1. Travaux d'assainissement des passages à niveau conformément à l'action nationale de l'Office fédéral des transports "Passages à niveau 2014".



Monorail aérien ou navettes électriques? Vous y avez échappé...

«**L**a nouvelle Cité universitaire de Lausanne, édifée hors-les-murs à Dorigny, court le risque de devenir un "ghetto" – en même temps qu'un gigantesque parking – si elle n'est pas reliée à la capitale vaudoise par des transports publics offrant des courses nombreuses et rapides». Tel est le constat dressé par la Gazette de Lausanne en mars 1982. C'est en octobre 1970 que les premiers étudiants sont arrivés au Collège propédeutique. Dès le premier jour, huit autobus assurent un service direct (et gratuit) entre la place du Tunnel ou le boulevard de Grancy et Dorigny. Le parking de 200 places est déjà complet...



Dans les airs?

Une dizaine d'années plus tard, toute une série de variantes sont présentées pour tenter de résoudre le casse-tête qu'est en passe de devenir la desserte du site. Les propositions les moins coûteuses visent à électrifier la ligne de bus. Un bureau d'ingénieurs estime que la solution est d'organiser une correspondance à Ouchy entre la Ficelle et un tramway Ouchy-Dorigny. Une commission postule l'exploitation par les CFF d'une nouvelle ligne Lausanne – Malley – Dorigny. En 1982, un groupe de travail étudie même la proposition d'un monorail aérien automatique! D'autres ingénieurs imaginent le développement d'un Métro Express du Sud-Ouest lausannois (MESO). Celui-ci utiliserait la voie ferrée entre le Flon et Renens. A *Renens-Piscine*, une noria de voitures électriques pourraient être utilisées par les usagers afin de se rendre sur le site universitaire.

Treize variantes au peigne fin

En 1983, le Conseil d'Etat vaudois charge le professeur Philippe Bovy d'étudier le renforcement des transports publics dans l'Ouest lausannois. Treize variantes sont analysées et 73 séances de consultation auront lieu dans le cadre de cette étude. Au final, c'est le futur TSOL qui sort vainqueur de l'évaluation, le projet est désormais sur les rails. *cj*



Des chiens et des petits ânes pour soutenir l'action des étudiants et de leurs professeurs. *dr-Luy*

MEILLEURS TRANSPORTS VERS L'OUEST Tous ensemble à la manif

Ni chahut, ni incidents : la manifestation des usagers des Hautes Ecoles lausannoises s'est déroulée, hier après-midi, dans un calme et une bonhomie toute vaudoise. Quatre à cinq cents personnes ont ainsi défilé de Chauderon à Saint-François, avec un détour du côté de la Palud. Des étudiants surtout, mais aussi des professeurs et des membres du personnel des universités, qui se sont unis pour protester contre l'insuffisance des liaisons par transports publics avec Dorigny et Ecublens.

Pour une amélioration des transports Lausanne – Dorigny

Pendant que les ingénieurs phosphorent, les esprits universitaires s'échauffent. Le 19 janvier 1983 est ainsi organisée une manifestation au centre-ville, demandant à la fois une amélioration immédiate des conditions de desserte, et que l'on tranche enfin sur des solutions pérennes. Deux ans plus tard, nouvelle action intitulée "ras l'bus". Les protestataires soutiennent les futurs projets de desserte, mais surtout sont contre l'instauration d'une taxe de parcage sur le site. L'idée de la manifestation est d'encombrer les bus. Les transports publics, mis au courant de l'opération, mettent à disposition des véhicules supplémentaires...

Se déplacer avant le TSOL

C'est une époque que les étudiants d'aujourd'hui ont peine à imaginer, au siècle passé, pour ne pas dire à la préhistoire: avant le TSOL. A l'arrivée des trains à Lausanne, des hordes se précipitaient au sud, sur le boulevard de Grancy, attendant impatiemment l'arrivée des "bus directs". Atteignant des taux de remplissage dignes de trains indiens, les bus oranges repartaient aussitôt en direction du site des hautes écoles. Autre possibilité: grimper dans la Ficelle jusqu'au Flon, et prendre le bus 18 qui ralliait Dorigny via la redoutable rampe de Tivoli puis celle de Montoie. En cas de fortes chutes de neige sur ces pentes: pas de service! Au plus fort de certains hivers, la marche à pied de Dorigny à Ouchy était la seule solution...

Cure de «mi-vie» pour les 17 rames du m1

Un projet innovant va intégrer de nouveaux équipements sur les véhicules existants. Interview de Michel Jaccottet (mija), chef de l'unité Maintenance (MA) et Jean-Philippe Margot (jema), responsable MA pour le domaine ferroviaire.



Et si le m1 était un animal?

mija: (rires). Il serait un serpent se faufilant parmi la circulation.

jema: Bonne question. Je dirais un animal domestique auquel on est très attaché et dont on aimerait qu'il vive le plus longtemps possible. Comme le chat nommé Gribouille (rires)...

Quels sont les défis du m1 en termes de maintenance?

jema: après 20 ans, on arrive à la mi-vie des véhicules. Le défi est de pouvoir repartir pour 20 ans supplémentaires avec ces mêmes véhicules.

mija: on est confronté à des problèmes d'obsolescence, et il est très difficile aujourd'hui de retrouver certaines pièces d'origine, notamment en ce qui concerne le matériel électronique.

Concernant cette mi-vie des rames, un projet important a été mis sur pied, quel est-il?

mija: Les travaux de la mi-vie permettront de donner une deuxième jeunesse à nos rames actuelles. Des nouveaux équipements, identiques à ceux prévus sur les cinq futurs véhicules, vont être introduits lors de cette opération. Ces nouvelles technologies seront éprouvées et maîtrisées par nos équipes pour la mise en service des cinq rames. Un avantage certain.

Quand ce projet démarre-t-il?

mija: Cette année, sur une rame-pilote qui servira de test pour que ces adaptations se fassent ensuite progressivement sur les 17 rames jusqu'en 2016. Une grande partie

du travail sur les véhicules sera réalisée par les équipes de Maintenance.

Quels sont ces nouveaux équipements?

jema: Le projet concerne principalement la chaîne de traction qui arrive en fin de vie, de même que les portes qui ont été fortement sollicitées: on va passer d'un entraînement de porte pneumatique à un système électrique, ce qui implique une transformation de la commande des portes et l'intégration des nouveaux équipements dans le volume existant. L'idée est aussi de renforcer encore davantage la sécurité en appliquant des fonctionnalités similaires à celles du m2. Quant au pupitre conducteur, nous avons décidé d'y intégrer une nouvelle interface qui permettra de mieux visualiser les éléments du train, de localiser plus finement et de façon plus efficace les problèmes. Ce qui sera d'une grande aide pour les conducteurs comme pour les équipes de maintenance.

Certains collaborateurs ont le sentiment qu'on a "négligé" le m1. Est-ce le cas?

mija: Bien sûr que non. Ses infrastructures ont constamment été maintenues. Quelques exemples: bourrage et meulage du rail régulièrement effectués, changement de toutes les aiguilles, des PN et des treuils routiers. Preuve en est que le m1 a toujours fonctionné avec une disponibilité excellente. Vous savez, il est difficile d'investir dans une nouvelle machine à laver lorsque la vieille fonctionne encore correctement. Même chose pour des travaux de maintenance de grande ampleur. C'est une question de sécurité, de priorités et de financement.

jema: Et il ne faut pas oublier l'effet "grand frère". Toute l'attention de l'entreprise comme du public a porté durant plusieurs années sur le petit frère, le m2. Maintenant que le celui-ci est "autonome", on se retourne vers le grand frère en y prêtant une attention peut-être un peu plus soutenue. C'est aussi une question de ressources. *vm*

Quatre edelweiss, trois étoiles

Aux ateliers de maintenance à Ecublens, 13 collaborateurs bichonnent les rames du m1 et veillent aux installations de sécurité sur l'entier du tracé.

«**S**i le m1 devait être un animal, je dirais l'éléphant. Pour sa mémoire, celle contenue dans toutes ces armoires électroniques!» Fabio Braga, responsable des ateliers sis au dépôt d'Ecublens, jouxtant la station EPFL, nous a ouvert la salle où palpite le cœur du m1. Dans les boîtiers, les relais se déclenchent. Connectés au rail grâce à des joints isolés (capteurs), ils permettent la fermeture de tels passages à niveau, la sécurisation de tels tronçons de voie au fur et à mesure du déplacement des trains.

Ils sont 13 à bichonner les 17 rames numérotées de 201 à 217 et veiller aux installations de sécurité sur le m1 – un agent de méthode, trois mécaniciens, deux collaborateurs spécialisés et sept automaticiens. «L'équipe est polyvalente, explique Fabio Braga. Chaque collaborateur a

une connaissance des métiers qui nous concerne, tant en termes de dépannage que de réparation. Ce qui permet d'organiser un piquet nous mobilisant chacun à tour de rôle, le soir et le week-end. En outre, ils possèdent leur permis m1, ce qui offre davantage de flexibilité.» Quant à la maintenance quotidienne du matériel roulant, il s'agit à la fois d'entretiens périodiques, préventifs et correctifs. Un véhicule doit être révisé complètement chaque six ans selon les normes de l'Office fédéral des transports. Aux ateliers d'Ecublens, trois révisions sont réalisées chaque année, ce qui permet le remplacement du système des 17 rames sur environ six années. «Nous visons ici l'excellence, "quatre edelweiss, trois étoiles", comme le prônait déjà Claude-Alain Guignet. Notre objectif est de faire sortir, par tous les temps et avec les moyens et ressources à disposition, des véhicules à 100% de leur qualité. Quant aux consignes sécuritaires, strictement appliquées, je dirais tout simplement, que nous les avons dans le sang.» vm



L'équipe des ateliers d'Ecublens avec leur responsable Fabio Braga (en haut à g).

La voie aux petits oignons

Cinq collaborateurs entretiennent la voie entre chaque passage des trains.

A la Maintenance, cinq monteurs de voie emmenés par Marc Waelti surveillent au quotidien la voie du m1 et en corrigent les défauts – affaissement, instabilité, compactage du ballast. Ils traquent l'usure des aiguillages, meulent, soudent, mais aussi entretiennent les conduites d'écoulement dans les tunnels de même que les espaces verts alentours.

Sous la surveillance d'un "protecteur"

«Tout le défi de ce travail est de l'effectuer entre le passage des trains, soit chaque cinq minutes, relève Marc Waelti. Ce qui comporte un risque pour les collaborateurs. C'est pour cela qu'il faut une excellente formation en matière de sécurité ferroviaire. Tout est extrêmement réglementé par l'Office fédéral des transports dans les PCT (Prescriptions de Circulation des Trains)». Un "protecteur", qui a reçu pour ce faire une formation spécifique, est en liaison constante avec le PC et prévient ses collègues des passages incessants des rames. Alors pourquoi ne pas réaliser ces travaux de maintenance la nuit? «Pour des raisons de nuisances sonores, tout simplement. Les machines sont bruyantes et le m1 ne circule pas en tunnel! Et puis, entre la rentrée au dépôt du dernier véhicule et la sortie du premier... les nuits sont courtes. Ce sont ces contraintes d'exploitation qui nous poussent à interrompre complètement la circulation du m1 durant l'été afin de réaliser les gros travaux sur la voie.» *vm*



L'équipe des monteurs de voie et leur responsable Marc Waelti (à droite).

«Tout est prêt pour démarrer la construction»

Les tl attendent le feu vert du Canton pour construire cinq rames supplémentaires.

Le m1 a depuis toujours été confronté à un problème de capacité. Quatre ans après sa mise en service, cinq nouvelles machines rejoignaient déjà les 12 premières. Puis, différentes mesures ont été prises au cours des années pour remédier à une hausse constante de fréquentation. Aujourd'hui, le m1 a atteint ses limites. En 2009, le conseil d'administration a donc accepté la proposition de l'entreprise de faire construire cinq nouvelles rames identiques par son partenaire, le MOB, déjà habitué à cet exercice. Le site de la Borde a été choisi pour l'assemblage. Or, le dossier est en attente d'un accord du Canton tout prochainement. «De notre côté, tout est prêt, assure Isabelle Yves, responsable de la Mise à disposition du système ferroviaire (MDSF). Les plans mécaniques et électriques sont faits, de même que le plan d'aménagement intérieur des rames. Les fournisseurs ont été choisis. Nous sommes dans les starting blocks en attente du feu vert financier; les décisions du conseil d'administration vont nous permettre d'installer,

dès cet été, le nouveau système de portes sur une rame. Ce système équipera à terme l'ensemble de la flotte.»

MDSF, une équipe pluridisciplinaire

En même temps qu'ils sont chefs de projet, les quatre collaborateurs à MDSF, ont chacun un profil de spécialiste technique. «L'équipe est pluridisciplinaire, ce qui permet une collaboration transverse et constante avec les unités MA ou PO». Parmi les grands projets: la construction des cinq nouvelles rames et le projet mi-vie des 17 existantes avec tout ce que cela implique au niveau de l'extension du dépôt, l'électrification, les installations de lavage, etc.; assurer la bonne marche sécuritaire en relation avec l'Office fédéral des transports; réaliser la planification pluriannuelle des travaux de maintenance sur les deux métros; assainir les passages à niveau. En parallèle, poursuivre la mise à niveau documentaire du m1. «C'est une priorité et un travail de fond. Le m2 est très documenté, le m1 pas assez. Le m1 bénéficie de très bonnes pratiques acquises par professionnalisme et expérience. Il s'agit donc de faire communiquer les deux vases.» *vm*



L'équipe chargée de la mise à disposition du système ferroviaire (MDSF) et leur responsable, Isabelle Yves.

Le m1, cordon ombilical des hautes écoles

Quelles perspectives d'avenir pour le m1? Réponses par Michel Joye, directeur des tl.



Quelle est votre définition du m1 ?

Pour moi, c'est une sorte d'horloge qui tourne bien, mais qui reste un mécanisme très sensible dès que tout grain de sable se glisse dans son engrenage. Bref, une horloge qu'il faut bichonner. De façon plus technique, le m1 est un "Stadt Bahn", un "métro léger". Il n'est donc pas un tram car il ne circule pas à vue. Mais il n'est pas non plus un métro au sens strict, car il est traversé de passages à niveau. Enfin, je dirais que son exploitation sur voie unique à une cadence de 5 minutes reste une véritable performance au plan international.

Comment le décrivez-vous ?

Je lui trouve un côté très design, qu'il s'agisse du matériel roulant comme des stations d'ailleurs. Il lui a fallu un petit coup de peinture pour lui donner le "bleu tl". Mais en 20 ans, il semble ne pas avoir pris une ride, il est très confortable ce qui me surprend toujours agréablement à chacun de mes voyages.

Quels sont les moments forts liés au m1 que vous reprenez jusqu'ici ?

Les accidents mortels qui ont profondément marqué la population et les collaborateurs tl sur les passages à niveau. Ils sont heureusement rares, le dernier drame survenu en janvier de cette année en est un de trop. Les tl ne relâchent pas leurs efforts de sensibilisation, en particulier auprès des enfants et des jeunes.

Avez-vous votre permis m1 ?

Non... Entre nous, je ne suis pas sûr que j'aurais fait un bon conducteur ! Dans une entreprise de haute technologie complexe comme le sont les tl aujourd'hui, il faut des spécialistes dans chaque domaine, avec des compétences propres. J'admire nos conductrices et conducteurs qui doivent garder une attention de tous les instants. Sur la route, c'est une appréciation constante des situations ; sur le rail, c'est l'application stricte des règles et des prescriptions ferroviaires.

Jusqu'où peut-on pousser les performances du système ?

On peut aller encore très, très loin ! Les cinq nouvelles rames que nous voulons construire dès que le crédit sera accepté vont nous permettre de circuler en unité multiple de manière continue aux heures de pointe. Nous sommes actuellement à la mi-vie du matériel roulant. Lorsque le moment arrivera de renouveler l'ensemble du parc, au-delà de l'horizon 2025, l'idée est d'acheter du matériel plus long, par exemple du type tramway ce qui pourrait permettre une interopérabilité avec le matériel circulant sur la future ligne de tram. Ceci impliquera cependant de rallonger les quais, donc des travaux d'assez grande ampleur.

Avec l'arrivée du tram, justement, le rôle du m1 va-t-il baisser en intensité ?

Non, au contraire, son attractivité va encore augmenter. Sa mission restera la même qu'aujourd'hui et qu'hier : celle, essentielle, de desservir les hautes écoles depuis la gare CFF de Renens et le centre de Lausanne. Le m1 est le système le plus performant de desserte de l'Ouest lausannois. L'Unil et l'EPFL représentent le deuxième campus universitaire de Suisse, soit 30'000 personnes (dont 20'000 étudiants) – une population à l'échelle de la deuxième ville du canton, que transporte le m1 en grande partie et ce, journellement.

Comment envisagez-vous les prochaines années sur le m1 ?

On va se démermer pour amener le m1 au niveau de modernisation dont il a besoin pour qu'il reste toujours aussi fiable. Un point m'interpelle aujourd'hui : le niveau de service sur cette ligne : une enquête de satisfaction auprès de la clientèle a montré que ce dernier était aussi élevé sur le réseau de bus que sur le m2 ; on le considère néanmoins plus faible sur le m1.

Quelles en sont les raisons ?

Ceci est certainement dû en grande partie à l'absence d'informations dynamiques aux arrêts. Les stations du m1 ne disposent pas encore de bornes d'information aux voyageurs qui diffusent les prochains départs en temps réel. L'introduction des QR Codes sur le m1 pallie en partie ce manque. Ce qui prouve l'importance aujourd'hui d'une information aux voyageurs de qualité – elle fait d'ailleurs partie des attentes standards de la clientèle. Aujourd'hui, les installations électriques existantes aux stations du m1 ne supportent pas ces équipements. Il faudra attendre leur rénovation, déjà planifiées entre 2013 et 2017. *vm*

«Gribouille, chatte pacha du m1

Elle a laissé dans le dépôt d'Ecublens une empreinte de patte féline indélébile. Gribouille a symbolisé, durant près de 20 ans, l'esprit familial régnant au m1. Portrait.

O n entre dans le dépôt pour parler de la maintenance du m1. «Parlons plutôt de Gribouille», lance, enjoué, Christophe Riedo, expert opérationnel. Cela rassurera tous ceux qui la croient disparue! Car Gribouille poursuit sa vie de chat au douzième étage d'une tour, pas très loin du dépôt qui l'a vue grandir, puis, gentiment vieillir. Gribouille, donc, a rejoint l'équipe du tsol après sa naissance le 1er mai 1992, amenée là par Albert Comte afin qu'elle débarrasse le dépôt



d'Ecublens des souris qui l'infestaient. Elle n'y rôde plus depuis quatre ans désormais, mais a laissé à Ecublens un souvenir ineffaçable, comme en témoignent les nombreuses chatières découpées au bas des portes pour faciliter ses va-et-vient. «En 2007, on l'a vue commencer à se négliger et se laisser mourir. Je l'ai ramenée chez moi», raconte Christophe Riedo invitant qui veut la revoir à passer boire le café chez lui. Dans son petit bureau, ils sont quatre à être venus parler du minou qui, chaque matin, présentait fièrement ses trophées à l'équipe: Gribouille, la reine de la maison, la chouchoute de ces messieurs, nourrie des années par Gabrielle Tendon. A son cou, une médaille gravée du numéro 213: arrivant donc juste après les 12 premières rames du Métro Ouest (201-212), juste avant les cinq suivantes...

Carte d'identité

Nom de chat:	Gribouille
Naissance:	1er mai 1992 (19 ans)
Domicile:	dépôt du m1, Ecublens (1992-2007); Chavannes (dès 2007)
Préf. alimentaire:	saumon
Signe distinctif:	oreille coupée, patte arrière blanche, 1 œil vert-vert, 1 œil vert-jaune
Etat physique:	se porte bien malgré un peu d'arthrose, sourde comme un pot
Loisirs:	adore voyager (France, Espagne, Allemagne, Pays-Bas, Suisse allemande)

La cagnotte, facteur de cohésion des équipes du m1

Ils apprécient travailler au m1 pour l'esprit convivial qui y règne depuis toujours. Aussi ancienne que le métro ouest, la cagnotte. Cette dernière est née suite aux bénéfices engendrés par la première machine à café installée à Ecublens, offerte par Claude-Alain Guignet. Les petits ruisseaux faisant les grandes rivières, la cagnotte s'est imposée comme un rendez-vous incontournable, deux fois l'an (voire plus), permettant aux collaborateurs travaillant aussi bien à la conduite, à la régulation qu'à la maintenance, aux retraités du tsol et de la Ficelle, de se retrouver autour d'une partie de pétanque à Froideville, d'un bon repas ou lors d'une excursion. «Ces moments renforcent la cohésion des équipes du m1!», se réjouit Christophe Riedo. Un président particulièrement heureux d'avoir obtenu, en juillet 2010, la reconnaissance enfin officielle de la cagnotte du m1 par l'entreprise.

banc public

le quiz

Choisir la bonne réponse aux trois questions suivantes.

1. *Avant même la mise en service du TSOL, une mascotte a sensibilisé les clients et riverains aux dangers de ce train. Quel est son nom ?*
 - a. Museau Futé
 - b. Museau Prudent
 - c. Museau Agile
2. *Le campus universitaire de Dorigny, desservi par le m1, représente aujourd'hui le deuxième campus de Suisse, soit:*
 - a. 10'000 personnes (dont 5000 étudiants)
 - b. 30'000 personnes (dont 20'000 étudiants)
 - c. 42'000 personnes (dont 40'000 étudiants)
3. *Sur quels équipements porte le projet de "mi-vie" des 17 rames du m1 ?*
 - a. portes et fenêtres
 - b. design intérieur
 - c. portes et chaîne de traction

Participez au Quiz en vous connectant sur le site **www.t-l.ch**. Ou envoyez vos réponses d'ici au 13 juin à: **tl, banc public, ch. du Closel 15, 1020 Renens 1.**

Le Quiz n.62 portait sur l'Aménagement du temps de travail (ATT) pour les conducteurs. Les réponses justes étaient: **1a, 2a, 3c.**

Le tirage au sort a souri à:

Sybil Groux, Lausanne
Armand Chapuis, Lausanne
Andrée Jeckelmann, Lausanne

Les gagnants recevront un chèque Reka d'une valeur de CHF 100.- ainsi qu'une carte Galaxy d'une valeur de CHF 50.-.

Bravo et merci pour votre fidélité !

LAUSANNE  ESTIVALE

**Du 18 juin au
18 septembre 2011**

**450 spectacles
et activités
à découvrir
gratuitement
tout l'été**

www.lausanne.ch/lausanneestivale

Théâtre
Danse
Spectacles pour enfants
Cinéma
Visites culturelles
Musiques
Humour
Balades insolites





24 mai 1991

Deux automotrices, l'une partie du Flon, l'autre de Renens, se rencontrent symboliquement à Dorigny. Le TSOL est inauguré devant une foule de personnalités et ouvre trois jours de fêtes populaires dans les quatre communes qu'il est amené à desservir - Lausanne, Chavannes-près-Renens, Ecublens et Renens. Au Flon, Yvette Jaggi, syndique de Lausanne, ouvre les festivités devant un parterre d'invités. Fanfare et exposition ferroviaire à Renens, soupe aux pois à Malley, rythmes exotiques du côté de Dorigny. C'est la conquête de l'Ouest lausannois, au seuil du 2^{ème} millénaire.

