

Zeitschrift: Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger
Herausgeber: Organisation des Suisses de l'étranger
Band: 36 (2009)
Heft: 2

Artikel: La révolution urbaine de Lausanne : le premier métro de Suisse
Autor: Wey, Alain
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-912124>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Le premier métro de Suisse

Depuis le 27 octobre 2008, Lausanne est la plus petite ville au monde possédant un métro automatique. Cet ambitieux projet a changé le visage de la capitale vaudoise et certains sociologues parlent déjà de révolution urbaine. Plongée dans le M2. Par Alain Wey

«Le M2 est le petit bijou de notre politique des transports», s'est exclamé le conseiller fédéral Moritz Leuenberger. Le 18 septembre 2008, le ministre des Transports a inauguré le premier métro de Suisse en compagnie du syndic de Lausanne, Daniel Brélaz. «Les Vaudois ont mené à bien un projet visionnaire, analyse le chœur fédéral de la mobilité. Le M2 est l'exemple même d'une infrastructure de transport durable. Il contribue à la cohésion sociale en reliant le centre d'une ville à sa périphérie sur un mode écologique. Ce métro favorisera la vitalité économique de la ville et la qualité de vie de ses habitants.» Le 27 octobre 2008, date de la mise en exploitation commerciale, Lausanne est ainsi devenue la plus petite ville au monde à posséder un métro automatique. Plongée dans les entrailles d'une métropole de 13 000 âmes dont l'agglomération compte plus de 300 000 habitants.

Symbole urbain ultime

«Un métro change une ville!» – cette prophétie d'urbanistes est devenue une réalité à Lausanne. En 100 jours d'exploitation, le M2 a transporté 5 millions de passagers avec une moyenne de 50 000 usagers par jour et un pic record à 78 200. Véritable ascenseur urbain, il relie en vingt minutes Ouchy, au bord du lac Léman (373 m), aux Croisettes, au sud de la commune d'Epalinges (711 m). Les Transports publics lausannois (TL) doivent déjà faire face à une saturation de la ligne et s'apprêtent à lancer une commande de rames supplémentaires en plus des quinze déjà en exploitation. En seulement quatre mois, la prévision de 18 millions de passagers attendus la première année a été dépassée. Les experts tablent dès lors sur 20 à 21 millions de personnes en précisant que la fréquentation du métro a presque deux ans d'avance.

Le voyageur qui arrive à la gare de Lausanne emprunte un sous-passage qui le mène, de l'autre côté de la rue, directement au métro. Même à 11 heures du matin, le trafic des usagers est déjà dense. Oui, on se croirait parfois à Paris. Les rames s'enchaînent toutes les

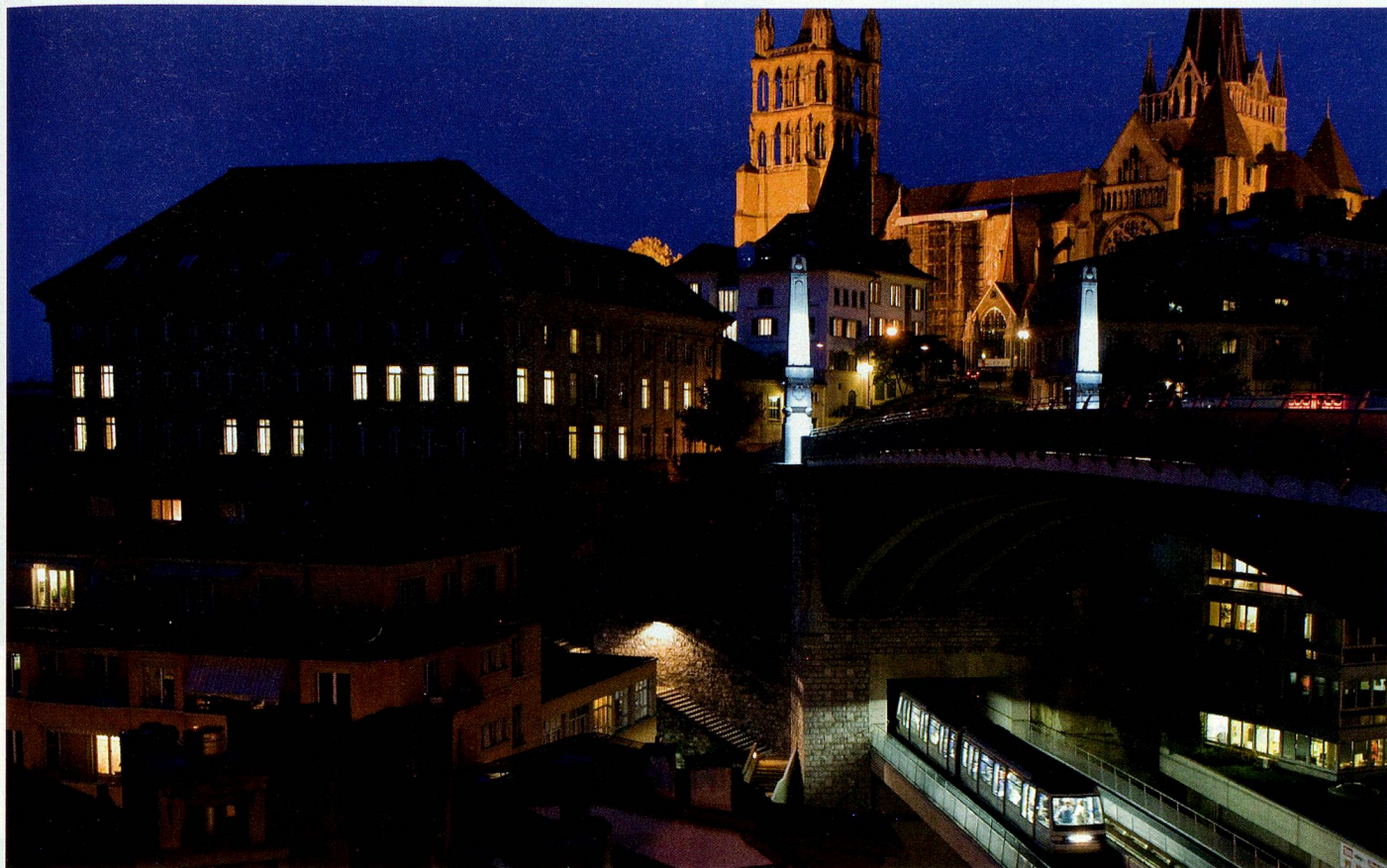
six minutes et toutes les trois minutes aux heures de pointe du matin et du soir. Tout est automatisé: pas de conducteur ici, le métro est piloté par des opérateurs depuis un poste de commande centralisé. Le tracé de 5,9 km, à 90% en tunnel, est jalonné de quatorze stations sur une dénivellation de 398 mètres. Après des études démarrées en 1993, l'histoire du M2 débute véritablement en novembre 2002 lorsque les citoyens vaudois votent le financement de sa construction. Les travaux de génie civil démarrent en mars 2004 et les voies commencent à être posées en novembre 2005. L'avancée des travaux aboutit à la fermeture de l'ancêtre du M2, «La ficelle» (train à crémaillère entre Ouchy et le Flon), en juillet 2006 et la voie est électrifiée entre janvier et août 2007. Dès cette date, les essais et les tests du système sont effectués sur tout le tracé. En septembre 2008, l'Office fédéral des transports (OFT) donne son feu vert à l'exploitation. «Ce métro sur pneus, avec ses pentes de 12%, est une véritable révolution pour la Suisse, déclare Max Friedli, directeur de l'OFT. Le M2 devient une des vitrines des transports en Suisse.» Si un engouement général a accompagné le baptême du métro, il n'en a pas toujours été ainsi. En 1997, Christophe Jemelin et Vincent Kaufmann, du laboratoire de sociologie urbaine à l'EPFL, s'attaquaient aux premiers rapports sur le projet. Intégrés à la commission du développement régional du métro, les deux sociologues en sont aujourd'hui des fervents défenseurs.

L'impact du métro

«Le M2 va changer profondément Lausanne, analyse le sociologue Vincent Kaufmann. La ligne de 6 km vient déjà de provoquer une véritable révolution culturelle. Avoir un métro, c'est entrer dans le club des grandes villes. De petit chef-lieu d'un canton paysan qui lui refusait son statut urbain, Lausanne devient la première agglomération suisse avec un métro. Avant même son inauguration, le M2 a déjà profondément marqué Lausanne. L'enthousiasme incroyable des habitants en

apporte la meilleure preuve.» Pour le sociologue, la révolution urbaine ne fait que commencer. Depuis les débuts des travaux du métro, les grands projets se multiplient dans la région. RER, tram, stades d'athlétisme et de football, écoquartier, musées des beaux-arts et aquarium géant représentent la pointe visible et publique d'un bouillonnement immobilier. «Nous assistons à un relookage complet de la ville», constate Olivier Français, municipal lausannois des Travaux, dont les services croulent sous les demandes de promoteurs privés. La ville n'avait plus connu un tel boom de constructions et de rénovations depuis les années 1960. De plus, le M2 aurait déjà des répercussions sur le trafic routier. «On sent une baisse sensible de la circulation à Lausanne», observe Olivier Français, même si cette diminution n'est pas encore chiffrée.

L'urbanisme lausannois se développe désormais le long de l'axe du métro. Un nouveau quartier (des Fiches) naîtra carrément à côté de la station «Fourmi». Sa réalisation devrait débuter en 2009 puis s'étaler sur cinq ans. Près de 450 logements y seront construits. A la station «Vennes», un parking-relais de 1200 places tentera de répondre à la demande des pendulaires venants du nord et devrait ouvrir ses portes au début de 2010. Quant au Centre hospitalier universitaire (CHUV), il est prévu de construire une extension de sa maternité juste au-dessus de la station du métro. La station du Flon affiche, quant à elle, des airs de Metropolis avec un gratte-ciel, des passerelles et un pont. A ce carrefour-clé transitent quotidiennement plus de 65000 passagers par la place de l'Europe pour attraper soit le LEB (Lausanne-Echalens-Bercher), soit un trolleybus, soit le M1 (Tramway du Sud-Ouest Lausanne). Aux Croisettes, un nouveau bâtiment a été érigé au-dessus de la station terminus et une interface avec les lignes de bus régionaux a vu le jour. Evidemment, les autorités doivent encore développer d'autres ramifications au réseau métro. C'est-à-dire: déterminer par où passera le futur M3, tram reliant le centre-ville (gare du Flon) et les quartiers du Nord-Ouest (Pontaise et Blécherette), et mettre en chantier le futur RER avec la construction d'une gare à Prilly-Malley dans le cadre du projet d'agglomération Lausanne-Morges. Après quatre mois d'exploitation du métro, les Transports publics ont décidé d'engager 85 conducteurs de bus en 2009 pour assurer son service à la clientèle.



LE M2 EN CHIFFRES

- La construction a duré 4 ans et demi, entre mars 2004 et octobre 2008 pour un coût de 736 millions de francs.
- Le tracé présente une pente moyenne de 6% atteignant localement jusqu'à 12%. Ses 5,9 km franchissent un dénivelé de 338 mètres. Le M2 circule en voie double sauf un tronçon de 200 mètres à voie unique au sud de la station Lausanne-Gare. Environ 300 caméras de surveillance assurent la sécurité de l'ensemble.
- Les quinze rames offrent une capacité nominale de 220 places dont 60 assises. Composées de deux automotrices, elles mesurent 30,7 mètres de longueur par 2,45 mètres de largeur.

Afin de franchir les pentes importantes du tracé, elles roulent sur pneus.

- Les stations sont annoncées par la voix du guet de la cathédrale de Lausanne accompagnée de musique contemporaine ou de bandes sonores.
- A une fréquence de trois minutes, sa capacité horaire est de 4400 voyageurs dans chaque sens. A terme, la fréquence sera abaissée à deux minutes et le M2 transpor-

tera quelques 25 millions de passagers par année. Sa vitesse de pointe: 60 km/h.

- La station Ours gît à 23 mètres sous la surface.
- Un millier d'ouvriers, parfois 250 contemporanément, et une centaine d'ingénieurs et d'experts ont accompagné le développement du M2. Entre juin 2004 et l'été 2006, ces hommes de l'ombre, Portugais, Italiens, Suisses, Croates, ont creusé plus de 2,8 km de galeries.



L'exemple de Rennes

Avant Lausanne, Rennes (F) détenait le titre de «La plus petite ville avec un métro». Avec un tracé de 9 km et 6 ans d'exploitation, le métro a changé le visage de la cité bretonne qui a partagé son expérience avec la capitale vaudoise. Les parkings ont disparus du centre-ville et les places médiévales ont retrouvé leur charisme. Avec des parkings-relais aux deux bouts de la ligne, les automobilistes ont pris l'habitude de faire les courses en métro. L'ensemble du réseau de transports publics a vu sa fréquentation doublée en six ans. De plus, ce métro aux 1300 caméras de surveillance a fait chuter le sentiment d'insécurité. «Aujourd'hui, les gens prennent le métro comme un ascenseur», constate le responsable d'exploitation. Les Rennais se sont appropriés ce système qui tourne comme une horloge.»

A Lausanne, 2009 est une année de rodage pour le métro avec de probables incidents et pannes. Sa fiabilité a toutefois progressé à 98% en février avec un objectif de plus de 99% à la fin de l'année. Mais, au-delà de ces désagréments de jeunesse, des exploits techniques et des premières mondiales, le métro commence son œuvre la plus passionnante: transformer une petite cité en une agglomération moderne.