

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 39 (2002)
Heft: 1535

Rubrik: Tour de Suisse

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 26.01.2026

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

Les prolongements du métro lausannois

La construction de la nouvelle ligne du métro à Lausanne est un investissement qui va dynamiser tout son arrière-pays.

L'investissement des collectivités publiques, et plus particulièrement du canton, pour créer un métro rapide entre Ouchy et Epalinges (M2) est l'investissement le plus lourd et aussi le plus spectaculaire de la décennie. Les opposants font état de la situation financière du canton qui n'est pas véritablement assainie et de la taille modeste de Lausanne, car la solution métro, c'est-à-dire souterraine, ne serait requise que pour des cités comptant au moins un million d'habitants. La réponse des partisans est fondée. D'une part il est évident que le canton investit trop peu pour son équipement et sa dynamique en souffre; d'autre part la topographie lausannoise oblige les transports de surface à suivre les détours des rues principales d'où, sur l'axe perpendiculaire, une lente progression en lacets urbains. Un des avantages du métro, moins spectaculaire que le gain de temps de la ligne directe souterraine mais essen-

tiel, sera de rendre possible la réorganisation des lignes de trolleybus, notamment en desserrant le nœud de la place Saint-François.

Le centre et la périphérie

Mais le financement du métro réveille un sujet sensible: celui des rapports du canton avec sa capitale. (La nouvelle Constitution vaudoise a décerné ce titre à Lausanne, qui n'était jusqu'ici que le «chef-lieu» du canton). Tout le Nord se sent frustré par la prédominance du bassin lémanique; et les riverains du Léman de Vevey-Montreux à Nyon tiennent à affirmer, face à Lausanne, leur créativité et leur capacité de concurrence. Oubliant les charges importantes du canton en faveur des lignes ferroviaires secondaires, les régions vaudoises entonnent volontiers le refrain: il n'y en a que pour Lausanne.

L'argumentation des partisans du M2 relève, sur un plan pratique, que tous les ha-

bitants du canton gagneront de précieuses minutes chaque fois qu'ils viendront à Lausanne pour se rendre, par exemple, au CHUV (Centre Hospitalier Universitaire). Mais le minutage ne répond que partiellement à l'objection. Il ne faut pas craindre d'affirmer que «ce qui est bon pour Lausanne est bon pour le canton». La dynamique lémanique est faite de deux pôles Lausanne et Genève. Or Lausanne, sur la balance de l'attractivité, est un poids plus léger. Contrairement à Genève - sans arrière-pays - elle est le pivot d'un développement dynamique rayonnant notamment sur des régions qui disposent à la fois d'espace et de cités offrant de bonnes structures de services.

Le métro s'arrêtera à Epalinges, mais il peut avoir des prolongements, non pas ferroviaires mais économiques jusqu'à Yverdon, Echallens ou Moudon. En ce sens il a un intérêt qui dépasse les seuls besoins des transports lausannois. *ag*

Tour de Suisse

Les fonctionnaires du canton de Berne manifesteront le vendredi 1^{er} novembre «Gegen die Demontage des Service public» en allemand et «Contre le démantèlement du service public» en français. La traduction est impeccable mais qui a jamais prétendu que l'allemand est une langue difficile?

Rappelons le titre de la manifestation: *VETO*, «je m'oppose» en latin.

Le groupe *Berner Zeitung* veut assurer sa domination sur l'Espace Mittelland de langue allemande par une offre exceptionnelle. Le nouvel abonné au journal qui paie nonante francs pour vingt-six semaines reçoit un vol gratuit de Berne à Berlin et peut se faire accompagner par une personne qui ne paie que 199 francs.

Une publication rivale a parlé de concurrence déloyale.

Un hebdomadaire allemand a signalé que les CFF ont environ 800 000 passagers chaque jour et ceux-ci laissent quarante-cinq tonnes de déchets. Cela représente en moyenne 560 grammes par voyageur. La part des journaux (10 tonnes) est de 125 grammes par personne.

Dans le journal dominical *SonntagsZeitung* Hans A. Pestalozzi, ancien dirigeant de

l'Institut Gottlieb Duttweiler a rappelé comment Pierre Arnold avait fait obstruction à la Migros à des élections libres dans le but d'empêcher l'arrivée du groupe *M-Frühling*. Des représentants de ce groupe (en Suisse romande *Migros-Renouveau*) avaient publié un ouvrage collectif en allemand dont le titre traduit en français serait *Du saurien Migros vers une dimension humaine*. L'éditeur allemand était *Zygglogge Verlag* à Berne. *cfp*