

Zeitschrift: Générations : aînés
Herausgeber: Société coopérative générations
Band: 38 (2008)
Heft: 9

Artikel: Lausanne : le métro a changé la face de la ville
Autor: Probst, Jean-Robert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-827068>

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: 31.01.2026

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

Lausanne

Le métro a changé la face de la ville

Adieu la «Ficelle», bonjour le M2! La construction du premier métro entièrement automatique de Suisse a passablement modifié la physionomie de la capitale vaudoise. Découvrez son tracé, d'Ouchy à Epalinges.

AOuchy, la nouvelle station du métro a été créée sur l'emplacement de la vénérable «Ficelle» inaugurée en 1877. «Au début, ce funiculaire servait essentiellement au transport des marchandises, du lac à la gare», explique Charles Givel, l'un des guides du M2. Avec la création du parking souterrain, l'esplanade de la navigation a radicalement transformé l'environnement du port d'Ouchy il y a quelques années déjà. Station Jordils, il vaut la peine de sortir à l'air libre pour découvrir la fameuse «coulée verte», un espace aménagé au-dessus du métro. Longue de quelques centaines de mètres, elle permet de flâner entre le port et la gare. L'idée était bonne, la réalisation l'est moins. Droit comme un colonel au garde-à-vous, le chemin, bordé d'arbus-

tes, de plantes et de bancs, a été recouvert de gravier. «C'est très désagréable, quand on porte des chaussures ouvertes», dit une habituée des lieux, qui évite soigneusement le chemin caillouteux et choisit de marcher dans l'herbe. Changement de décor à la hauteur de la station Délices. Le métro sort de son tunnel et un chemin surplombe les voies, rendant la balade nettement moins plaisante. Il faut attendre la prochaine rame (toutes les 3 ou 6 minutes) pour poursuivre le voyage. La station de la gare CFF n'offre pas grand intérêt. En revanche, la station suivante permet de découvrir le nouveau quartier du Flon et, plus loin, le cœur de la cité.

Comme un toboggan

Depuis quelques années, le quartier du Flon vit une révolution architecturale. Aux anciens entrepôts ont succédé des boutiques de mode, des restaurants chic, des discothèques et un imposant com-



Les rames du M2 passent sous le pont Bessières, avant de grimper vers le haut de la ville.

Le temps de la fête!

Trois jours de fête à mi-septembre, de nombreux concerts, l'accès au M2 gratuit pour tout le monde; le programme inaugural est alléchant. Jeudi 18 septembre, place de la Riponne, le conseiller fédéral Moritz Leuenberger coupera officiellement le ruban en présence des autorités. Du vendredi 19 au dimanche 20 septembre, une série d'événements culturels seront organisés le long du parcours et dans les clubs lausannois tard dans la nuit.

plexe de cinémas. En face des ascenseurs qui mènent à la passerelle, la terrasse du café Nomade accueille les amateurs de cocktails et de fruits de mer. Plus loin, au pied de la tour Bel-Air, les amateurs

d'espace trouvent leur bonheur sur la terrasse de la FNAC. Entre la place de l'Europe et le pont Chauderon, le quartier du Flon est devenu l'un des plus animés de la ville, de jour comme de nuit.

Le cœur de la ville ressemble à un toboggan, avec ses ruelles pentues. En face de la passerelle qui surplombe le nouveau bâtiment des TL (murs végétalisés et jardins suspendus), une ruelle mène à une vaste zone piétonnière. Place Saint-Laurent, c'est l'univers des musiciens ambulants et des amateurs de shopping. Un petit camion électrique transporte gratuitement vos marchandises jusqu'au parking voisin. Les marginaux ont été chassés quelques dizaines de mètres plus loin, du côté de la Riponne. ➔

Où est passé le pilote?

Quinze rames à 8,5 millions chacune; 220 places dont 60 assises; 14 stations ultramodernes, une signalétique impeccable, des dénivelés de 12% et nul conducteur aux commandes. En fait, le M2, entièrement automatique, est piloté à distance. Un opérateur dispose de deux caméras et d'un micro d'ambiance par rame pour gérer l'ensemble du trafic. Les meilleurs films de science-fiction paraissent désuets à l'ère de la vidéo-surveillance. Vous pouvez sourire sans crainte à l'intérieur des rames du M2 et dans les gares, car vous êtes filmés en permanence. Des disques durs enregistrent les images, qui sont consultées à n'importe quel moment. On a intérêt à se tenir tranquille dans les rames lancées à 60 km/h (vitesse maximale). Et s'il arrive un incident à l'intérieur du métro? Un interphone permet de dialoguer avec l'opérateur. En cas de problème grave, il suffit de tirer la poignée d'alarme. Les portes s'ouvrent, permettant aux usagers de s'échapper. Mais alors, tout le réseau est paralysé. Le M2 circule à une cadence de 3 à 6 minutes, entre 5 heures et 1 heure du matin suivant. Les tarifs sont les mêmes que pour le réseau des TL.

Le quartier du Rôtillon a retrouvé des couleurs.





L'une des plus anciennes places lausannoises a subi un sérieux lifting. Rajeunie, fleurie, elle est agrémentée d'arbustes, et d'une vaste fontaine, fort appréciée durant la canicule. A deux minutes à pied, la place de la Palud grouille de badauds. L'horloge animée ponctue les heures par la voix de Gil Pidoux. A l'enseigne de la Cave du Chardon, Michèle Debayle propose des vins de grande qualité, mais aussi quelques bouteilles de Fée verte et de l'hydromel.

Terminus Croisettes

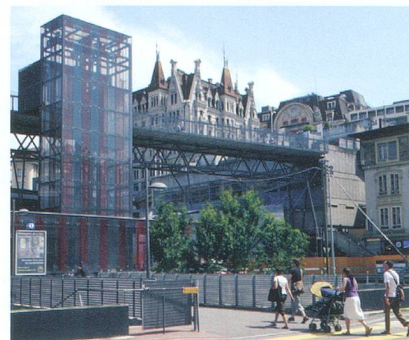
Retour à la station Riponne. Le métro automatique se faufile sous la cathédrale, pour ressortir à l'ombre du pont Bessières. Les voyageurs attentifs peuvent apprécier au passage la transformation qui s'est opérée au Rôtillon. Les verrous aux façades délabrées ont fait place à des bâtisses colorées, qui redonnent un coup de jeune à la rue Centrale. Le métro file ensuite en direction de la place de l'Ours, où la station a été enterrée profondément. On peut gagner cet endroit à pied, par la rue Martherey, à condition d'avoir de bons mollets. Pour atteindre le CHUV, la pente accuse 12%, ce qui a posé passablement de problèmes aux ingénieurs et aux constructeurs du métro. «A Paris,

et à Singapour, où des métros identiques ont été installés, le terrain est rigoureusement plat, constate notre guide. A Lausanne, le défi était important, mais l'expérience servira certainement le constructeur dans le futur.»

Depuis La Sallaz, on atteint la banlieue. La station Fourmi dessert le nord de la ville. Plus loin, à Vennes, les pendulaires venus du Jorat disposent d'un parking de 400 places, dont la capacité sera triplée prochainement. Enfin, la station Croisettes marque le terminus du M2. «Des études ont été faites pour prolonger la ligne du métro, explique Charles Givel. Mais il a été décidé de desservir les habitants d'Epalinges, du Jorat et jusqu'à Moudon par bus, depuis la station finale.»

Un énorme bâtiment, destiné à accueillir des bureaux, a été érigé à côté du terminus. D'autres sont déjà prévus dans un quartier amené à connaître un développement extraordinaire. Juste au-dessous des Croisettes, un gigantesque garage abrite les rames du métro automatique. Fin du voyage au pays du métro automatique. Le M2 relie les stations d'Ouchy et des Croisettes en vingt minutes. Aux heures de pointe, en voiture, il faut compter plus du double... ■

Un ascenseur vitré relie la ville au quartier du Flon.



Philippe Dutoit

Adresses utiles

Café Nomade. Vinothèque. Place de l'Europe 9, 1003 Lausanne. Tél. 021 320 13 13. Site: www.restaurantnomade.ch

La Cave du Chardon. Place de la Palud 21, 1003 Lausanne. Tél. 021 312 22 46.

Centre clientèle du Flon. Tél. 0900 546 900 (86.-/min.) Site: www.t-l.ch

Musée du Vieil Ouchy. Avenue d'Ouchy 81, 1007 Lausanne. Tél. 021 601 41 30.

Fondation Claude Verdan. Musée de la main. Rue du Bugnon 2, 1005 Lausanne (CHUV). Tél. 021 314 49 55.

Lausanne Tourisme. Avenue de Rhodanie 2, 1007 Lausanne. Tél. 021 613 73 73. Site: www.lausanne-tourisme.ch

Quel impact sur la cité?



J.-B. R.

Jean-Bernard Racine, professeur honoraire, a dirigé durant 25 ans l'institut de géographie de l'Université de Lau-

sanne. Son point de vue sur l'avènement du M2 est partagé.

«Je crois que, fondamentalement, ce métro vient à son heure, car il correspond à une prise de conscience. Les gens ne sont plus pri-

sonniers de leur quartier. Tous, selon leur âge et leur culture, vivent une sorte de territorialité à la carte, une ville au choix. Le principe de la ville, c'est la mobilité. On a pris conscience des dégâts de l'étalement urbain discontinu, alors les urbanistes contemporains reviennent à une sorte de vie piétonne. A Lausanne comme à Paris ou à Toronto, on réapprend à marcher. Cela permet de diminuer la pollution tout en améliorant la santé. Le M2 va changer la ville et va changer la vie, tout en redonnant de la valeur

à l'espace. Vu sous cet angle-là, sa mise en fonction est bénéfique.

Cela étant, il y a tout de même des effets pervers. Le M2 va faire grimper le prix des terrains voisins des stations, entraîner la spéculation et la mort des petits commerçants. Qui va pouvoir occuper les nouveaux locaux très chers? Les commerces de luxe, qui ne sont ni rentables, ni conviviaux et des gens aisés. Songez qu'en utilisant le M2 et le train, Epalinges ne se trouve plus qu'à une heure du centre de Genève...»

«Le M2 va créer une certaine mobilité. Mais le prix du terrain alentour va exploser!»