

Zeitschrift: Suisse magazine = Swiss magazine
Herausgeber: Suisse magazine
Band: - (2005)
Heft: 195-196

Artikel: Les Gaspards à Lausanne
Autor: Alliaume, Philippe
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-849656>

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: 21.01.2026

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

Les Gaspards à Lausanne

Aménagement d'un métro dans une ville déjà très urbanisée, dotée d'une dénivellation de plusieurs centaines de mètres, au sous-sol incertain dans un canton lourdement endetté.



Les deux niveaux du grand pont avant le comblement du Flon.

Fin XIX^e siècle, un monte-charge

Le métro lausannois ne date pas d'hier. À partir d'une concession accordée en 1869, la première «ficelle»,

mi-pneumatique, mi-funiculaire fut mise en service dès 1877 après à peine trois années de travaux et un peu plus de quatre millions de francs de l'époque. Ce fut finalement ce projet, proposé par la compagnie

du Lausanne-Ouchy et du lac de Bret qui fut choisi face à des projets de chemins de fer atmosphériques, qui auraient nécessité de raser trop d'immeubles. D'autres projets, un chemin de fer complètement souterrain, moins attrayant et plus cher, une copie du chemin de fer du Mont-Cenis, un chemin de fer sur rouleau, un chemin de fer suspendu à un câble, furent aussi étudiés puis écartés.

En cette fin du XIX^e siècle, on ne parlait pas encore de voyageurs. Ouchy était un port de commerce depuis 1823 et si l'on construisait une liaison entre le port et la ville, c'était pour le trafic des matériaux de construction et des marchandises.

Ce premier métro allait profondément modifier l'urbanisme lausannois. En effet, Jean-Jacques Mercier, dont le nom est encore associé à la superbe «Maison Mercier», allait non seulement mettre en service un premier funiculaire, mais aussi acquérir les terrains résultant du comblement du Flon.

Ces terrains, sur lesquels furent construites d'abord les zones de manoeuvre des trains et des entrepôts, ont eu aussi une histoire agitée. Après une période industrielle, où l'on parlait de ce quartier comme d'un endroit mal famé le soir, vint une période de quasi-abandon lors du retrait des entreprises qui s'y étaient installées. Ces terrains en plein centre ville sont aujourd'hui le

lieu d'implantation d'équipements culturels et la zone de rendez-vous de la jeunesse branchée. Leur poids immobilier constitue la richesse de la compagnie du Lausanne-Ouchy, qui a cédé depuis le milieu du siècle dernier ses activités ferroviaires à la ville.

La compagnie allait aussi organiser l'arrivée des eaux du lac de Bret jusqu'à Lausanne. Au départ, ce n'était pas pour le réseau d'eau potable, mais pour utiliser l'énergie de l'eau pour faire fonctionner le funiculaire. Cette activité a également été vendue à la ville et transformée en adduction d'eau.

Un métro devenu trop petit.

Les touristes continuent d'apprécier cette romantique ficelle, qui entre temps a fait l'objet de rénovations, d'électrification, d'installation d'ascenseurs – la gare du Flon étant très en dessous du niveau commercial. Mais le Métro reliant Ouchy à la gare Jura-Simplon devenue Gare Ste-Luce, puis Gare Centrale, puis Gare CFF d'une part et ladite gare au centre-ville d'autre part est depuis longtemps devenu trop petit. Ses deux trains qui se croisent à mi-parcours n'assurent plus un débit suffisant, et la ville s'est recentrée vers la Riponne et les habitations vers les hauts de la ville.

Depuis une vingtaine d'années, les municipalités successives de Lausanne

menaient une sorte de «chasse à la voiture», en multipliant les sens uniques, les rues piétonnes, les interdictions de parquer, etc. Il était temps d'assortir cette politique d'interdiction d'une politique de développement de transports en commun complémentaires. Bien sûr nous sommes en Suisse, et tout ceci doit passer devant le peuple, dans une ville et un canton déjà lourdement endettés. Plusieurs projets furent étudiés, l'un vers la Blécherette, l'autre vers Epalinges qui fut le choix définitif. Entre 1987, début de l'étude et 2002, date à laquelle le peuple accepta le financement du projet par 62% des voix, avec 51% de participants, les inquiétudes, critiques et polémiques allèrent bon train.

La facture du M2 est relativement salée. Le projet final était devisé à 590 millions de francs en 2002. Et le peuple, échaudé par le tunnel de base de la Furka et par les NLFA a pris l'habitude de se méfier

des nombreux imprévus et augmentations qui émaillent ce genre de grands chantiers. Au point d'ailleurs que même l'augmentation légale du chantier, d'environ 2% par an due au renchérissement, est soupçonnée de cacher une dérive. Par ailleurs, la Confédération, déjà engagée pour un peu moins de 10% du projet, pourrait tripler sa contribution. Et pour mesurer l'intérêt de la Suisse alémanique pour le sujet, on peut rappeler la récente décision du Musée des Transports de Lucerne, qui a refusé d'accueillir la ficelle pour sa retraite, la jugeant de peu d'intérêt historique.

Face à ce prix impressionnant, c'est tout de même 25 millions de passagers annuels, une zone desservie de 37 000 emplois, et jusqu'à 4 400 passagers à l'heure transportés dans chaque sens de la ligne par des rames se succédant à 3 minutes les unes des autres. Et l'on espère qu'en reliant Epalinges à Ouchy en 18 minutes, 4 000 à 6 000

voitures devraient rester au garage au lieu de parcourir le centre ville à la recherche d'une place.

Un tracé et une infrastructure compliqués.

Dans une ville construite sur trois collines, rien n'est jamais simple. Mais le M2 a accumulé les challenges. Il faut tout d'abord entièrement revoir la zone CFF-Ouchy, pour la mettre à double sens et la rendre plus performante. C'est la raison pour laquelle elle devra fermer au début 2006, pour être remplacée par des bus, et ne rouvrira qu'en 2008, sous forme de M2. Ensuite il faut organiser le raccordement à la gare du Flon – place de l'Europe.

Il est loin le temps où des ascenseurs à wagons assuraient le transit avec Bel-Air. La place de l'Europe, sorte de trou des Halles à la lausannoise, a déjà subi l'arrivée en sous-sol du Lausanne Echallens Bercher,

la mise en correspondance avec le Tram du Sud-Ouest lausannois, qui dessert les universités. Mais côté LO, ce sont toujours deux lignes distinctes et parallèles qui desservent la gare et Ouchy. Plus haut, afin de desservir la zone d'activité de la Riponne, le choix a été fait de monter non pas par la rue Centrale, tracé historique du Flon, mais par le tracé de la Louve.

Ensuite, et au moyen d'un virage presque à angle droit, le M2 s'enfonce dans les profondeurs de la cathédrale. Que n'a-t-on pas entendu sur les risques d'engloutissement de la cathédrale dans ces travaux sataniques ! Le M2 ne passera pas sous la cathédrale, mais à proximité de son pilier ouest. En fait c'est sous le MUDAC (musée d'art contemporain) que sera creusé le tunnel. Ceci dit, cette vieille cathédrale, déjà bien mise à mal par les travaux de restauration de Viollet-Le-Duc qui a commis quelques erreurs de calcul n'en tremble pas moins.

Ensuite, une grande première va permettre au M2 de passer non pas sous mais dans le pont Bessières. Ce pont qui relie la vieille ville à la rue de Bourg est tristement célèbre à cause du nombre de gens qui choisissent de s'en élancer pour mettre fin à leurs jours. Il va être doublé – par en dessous – par le pont du M2. Il a donc fallu le renforcer et percer ses deux piles, afin de faire un trou pour le métro. On connaissait les ponts à deux étages, les ponts qui se croisent, les ponts qui laissent passer le canal, mais là, un tunnel dans un pont, quelle belle première.

De très nombreux autres ouvrages de génie civil sont en cours, pour dévier des rivières enterrées, pour restructurer les réseaux d'eau potable et d'électricité, pour



Au travers des piles du pont Bessières.



Le début de l'attaque du tunnel Viret.

▷ consolider des voies, pour préserver l'environnement. Il ne faut pas oublier qu'en outre, Lausanne en profite pour déplacer sa station de traitement des ordures ménagères et créer une ligne de chemin de fer souterrain, de Sébeillon à la nouvelle Tridel, afin de con-

voyer de manière écologique les déchets urbains.

La mise en service et l'avenir

Une fois que les travaux seront terminés et que les rames fabriquées en France

seront livrées, viendra le temps des essais. Quelques dizaines de milliers de kilomètres à vide sont prévus pour tester le bon fonctionnement et la sécurité. Quant à l'inauguration, la date n'est pas encore fixée précisément. Certes on ne peut

se permettre d'annoncer un retard de chantier, forcément coûteux, mais on note que le discours qui parlait d'abord du troisième trimestre 2006, est passé au quatrième, puis à fin 2006, puis à tout début 2007.

Si on se projette dans l'ave-

Quelle confiance accorder aux déclarations rassurantes des responsables des chantiers M2 ?

Il est difficile de se faire une idée à ce sujet. D'abord, il faut admettre qu'un chantier souterrain est plein d'incertitudes et que seuls de prétentieux incompetents pourraient prétendre tout prévoir. Mais en ces temps de réduction budgétaire, on est parfois conduit à de dangereux raccourcis et à des impasses déraisonnables, pour respecter tel ou tel seuil de coût ou de délai politique.

La ville joue un rôle étrange. Elle est maître d'ouvrage, bien sûr, maître d'ouvrage délégué et s'immisce aussi dans la maîtrise d'œuvre. La même personne, Olivier Français, municipal des travaux, siège à la municipalité, au conseil de la société Lausanne Ouchy et dans les comités de pilotages des travaux.

L'accident de St Laurent (voir plus loin) a été l'objet de remise en cause profonde de la confiance de la population concernée. Comment a-t-on pu ignorer une poche d'eau glaciaire en plein centre ville ? N'a-t-on pas économisé un sondage de trop ? Lors de visites du chantier, en août 2005, le même responsable assurait que la partie compliquée du chantier était derrière nous, que le percement du tunnel Viret (passant à proximité des sous-sols de la cathédrale) ne représentait AUCUN danger. On n'en constatait pas moins des forages nouveaux et urgents, du côté de la rue St Etienne, et une replanification de l'ensemble. Et à peine quelques jours après ces rassurantes déclarations selon lesquelles tout était prévu, on apprenait la découverte d'une poche d'eau à proximité du Mudac, et la décision de changer le profil du tunnel Viret, pour le faire passer plus profond et prendre moins de risques avec la cathédrale. La semaine d'avant c'était «aucun risque», la semaine d'après c'est «encore moins de risques». Nous avons voulu en savoir plus et obtenir diverses informations précises. Malheureusement, la direction de la communication des travaux nous a indiqué qu'elle ne souhaitait pas transmettre de documents aux journalistes.

nir, on peut se demander si le pragmatisme helvétique n'a pas conduit à voir trop petit. En effet, ce métro risque fort d'être victime de son succès. Les stations sont très rapprochées, et pour certaines construites dans des espaces très réduits. Les contraintes de pente limitent parfois la vitesse des convois, et compte tenu des contraintes de génie civil, il ne semble pas y avoir eu de projet d'agrandissement déjà intégré. Cette situation souffre de la comparaison avec la ligne 14, dernier métro parisien construit,

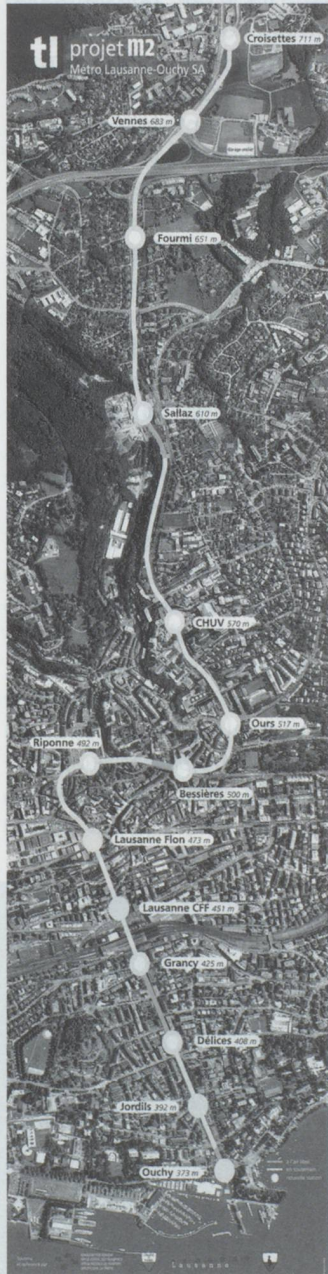
pour lequel les quais et les ouvrages techniques ont été conçus de manière à pouvoir ensuite agrandir les rames. Après les expériences de coûteuse prolongation du

LEB d'abord à Chauderon, puis au Flon, on imagine mal ouvrir à nouveau la Riponne pour en faire une station de correspondance entre une ligne Blécherette

et une ligne Epalinges. L'avenir nous le dira... si la cathédrale le veut bien.

PHILIPPE ALLIAUME

Voir aussi nos photos en p. 32



Le tracé du futur M2.



Le tunnelier.

L'accident de St Laurent .

Le 22 février, dès 6 heures du matin, on constate un écoulement d'eau anormal dans l'un des tunnels en cours de percement. Malgré des mesures de crise et un renforcement de la voûte, le front d'attaque s'écroule vers 18 heures. Des mesures de sécurité dans la zone sont immédiatement décidées. En surface, c'est un carrefour piéton très passant, juste devant l'église St-Laurent. Dans la nuit, une coulée de boue emporte les derniers espoirs, et c'est un trou de près de 15 mètres qui se creuse sous un fast-food, emportant la moitié de la cave à vin de la Coop, et laissant l'immeuble d'angle en porte-à-faux.



Luttant contre le temps, la Direction des travaux devra ouvrir un trou dans la place, créer une rampe d'accès, congeler une partie du sol pour le solidifier temporairement, renforcer le tout par des pieux, couler du sable de verre et du béton. Ces travaux, extrêmement impressionnants car situés dans une zone de grand passage, auront duré quelques mois pendant lesquels la circulation piétonne est restée déviée ou condamnée.

La cause, connue a posteriori, serait une nappe d'eau glaciaire située entre le sol de la rue St Laurent et le plafond du tunnel. L'eau, en coulant, a entraîné le terrain. On peut s'étonner que les études préliminaires ou les travaux précédents n'aient jamais mis cette nappe à jour. Il faut croire que le sous-sol réserve encore des surprises aux ingénieurs. Espérons que ce seront de bonnes surprises.

Cet accident, qui n'a eu que des conséquences matérielles (encombrements au centre ville, dégâts aux immeubles, perte de clientèle pour les commerçants, retard dans le creusement des tunnels, décision de creuser par en haut au lieu de creuser depuis la place de l'Europe) a néanmoins sérieusement entamé la confiance de la population. Des journées portes ouvertes et des opérations de communication ont été lancées pour pallier cette perte de confiance, mais les discours ne sont pas très convaincants quand on ne peut obtenir de données précises