

Après des études démarrées en 1993, l'histoire du m2 commence véritablement le 22 novembre 2002, date à laquelle les citoyens vaudois votent le financement de sa construction. Les travaux de génie civil peuvent ainsi démarrer en mars 2004. La pose des voies est initiée en novembre 2005. En janvier 2006, l'avancement des travaux force la fermeture de l'ancêtre du m2, la «Ficelle», qui reliait Ouchy au Flon depuis 1877. Le creusement des tunnels du m2 s'achève en juillet 2006 et la voie est électrifiée en trois temps entre janvier et août 2007. Dès cette date, les essais dynamiques du système de transport sont effectués sur l'entier du tracé et se terminent par une marche à blanc. Leur progression permet d'inaugurer le m2 le 18 septembre 2008 et de procéder à sa mise en exploitation le 27 octobre.

After studies which started in 1993, the history of the m2 started seriously on 22 November 2002 when the people of the Canton of Vaud voted to finance its construction. Construction started in March 2004. The laying of the track began in November 2005. In January 2006, as the work progressed, it became necessary to close down the ancestor of the m2, the "Ficelle", which connected Ouchy to Flon since 1877. The digging of the tunnels was completed in July 2006 and the electrification of the tracks carried out in three stages between January and August 2007. From then on, dynamic tests on the transport system were carried out over the entire length of the line. After a three months long trial run, the m2 was inaugurated on 18 September 2008 and commercial service started on 27 October 2008.





Transports publics de la région lausannoise

Ch. du Closel 15
CH - 1020 Renens 1

www.t-l.ch
Infoline **0900 564 900** (CHF 0,86/min)

tl

Métro m2

Lausanne

Suisse Switzerland

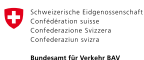


métro



Le premier métro automatique de Suisse se distingue par un tracé très pointu et sinueux adapté à la topographie accidentée de Lausanne. Le m2 parcourt les 5.9 km entre le lac Léman (Ouchy) et les hauts de Lausanne (Croisettes) en vingt minutes. Malgré la taille modeste de l'agglomération lausannoise (environ 250'000 habitants), le métro s'est imposé comme solution idéale pour desservir une ville qui pose des défis particuliers aux transports publics. La construction a duré 4 ans et demi, pour un coût de CHF 736 mios. Avant même sa mise en service, ce moyen de transport novateur a en outre apporté des effets positifs sur le développement économique et urbanistique de la région.

What is special about the first automatic subway in Switzerland is its steep and twisty line. m2 links the 5.9 km between the shores of Lake Geneva (Ouchy) and the hilltops overlooking Lausanne (Croisettes) in twenty minutes. Despite the modest size of Greater Lausanne (approximately 250,000 inhabitants), the new subway line proved to be the ideal solution to serve a city which is a particular challenge for public transport because of its uneven topography. The metro was built in 4.5 years, at a cost of 736 CHF mios. From the start, this innovative means of transport had positive effects on the economic and urban development of the area.



L a u s a n n e



Le tracé présente une pente moyenne de 6%, atteignant localement jusqu'à 12%. Ses 5.9 km franchissent un dénivelé de 338 mètres. Souterraine sur les 90% du parcours, l'infrastructure du m2 est constituée de nombreux tunnels, tranchées couvertes et ponts. Le tracé est jalonné par 14 stations dont la plupart sont situées à faible profondeur pour en améliorer l'accessibilité. Le m2 circule en voie double sauf un tronçon de 200 mètres au sud de la station Lausanne-Gare.

The line has an average gradient of 6% and, in places, as much as 12%. Its 5.9 km rise 338 metres. The line, which is 90% underground, features many tunnels, cut and cover tunnels and bridges. Most of the 14 stations were built at low depth in order to improve accessibility. The line is double track except for a 200 meters single track section south of the Lausanne-Gare station.

Lausanne-Gare: 12% de pente

Lausanne-Gare: 12% slope





711 m



373 m

Le m2 est un métro sans conducteur, piloté par les opérateurs tl depuis un poste de commande centralisé. Il fonctionne de 5h30 à minuit. Aux heures de pointe, sa fréquence est de trois minutes (entre Lausanne-Gare et Sallaz) et six minutes (en aval et en amont de ce tronçon). A une fréquence de trois minutes, sa capacité horaire est de 4'400 voyageurs dans chaque sens. A terme, la fréquence sera abaissée à deux minutes et le m2 transportera quelque 25 millions de passagers par année. Avec plus de 60'000 voyageurs par jour, la station Lausanne-Flon est un important nœud de transport public en Suisse romande. A 60 km/h en vitesse de pointe, le m2 relie le lac Léman à Epalinges en vingt minutes.

The m2 is a driverless subway line, operated by tl from a centralized command post. It runs from 5.30 am to midnight. At peak hours, it runs at three minute intervals (between Lausanne Station and Sallaz) and six minute intervals on the rest of the line. With a three-minute frequency, it has a capacity of 4400 passengers per hour in each direction. Eventually, two minutes intervals will be introduced and the m2 will transport some 25 million passengers a year. With over 60,000 passengers a day, the Lausanne-Flon station is an important element of the public transportation network of western Switzerland. At a top speed of 60 k.p.h., the m2 connects the lakeside to Epalinges in twenty minutes.



Matériel roulant

Rolling stock

Les quinze rames offrent une capacité nominale de 222 passagers. Elles pèsent chacune 55 tonnes à vide. Composées de deux automotrices, elles mesurent 30.68 mètres de longueur par 2.45 mètres de largeur. Afin de franchir les pentes importantes du tracé, elles roulent sur pneus et sont alimentées par un courant continu de 750 volts délivré par le rail de guidage.

The fifteen trains offer a nominal capacity of 222 passengers. The empty trains weigh 55 tonnes. They are composed of two railcars and measure 30.68 metres in length by 2.45 metres in width. In order to scale the steep gradients of the track, they are mounted on rubber tyres and are driven by a 750 volt D.C. current fed through the guiding rail.

